MARCEL KOLIN

JEDRENJACI

MARCEL KOLIN: JEDRENJACI

BINOZINA OMLADINSKA BIBLIOTEKA
KNJIGA V,

MARCEL KOLIN

JEDRENJACI

Knjige izlaze tokom školske godine svaka dva mjeseca. — Cijena pretplate za jednu godinu (1 kolo) 4 knjige: D 120.—. Pretplata se isplaćuje kod primitka svake pojedine knjige D 30.—. Cijena ovoj knjizi izvan pretplate D 40.—

JEDRENJACI

PRIČE I SLIKE STARIH BRODOVA
I KAPETANA

OD

MARCELA KOLINA

NASLOVNU STRANU OPREMILA ZDENKA TURKALJ

»BINOZA« NAKLADNI ZAVOD, ZAGREB, KR. MARIJE 4

Vlasnik i izdavač:
BINOZA NAKLADNI ZAVOD, ZAGREB, KR. MARIJE 4

TISAK TISKARE IVAN RAST, ZAGREB, MARTIĆEVA 17

Mjesto uvoda:

Neispunjeni zavjet

Na moru kod Finistera
28 decembra 1891

Velika je privlačna snaga mora! Ono vuče k sebi i mlado i staro, a kada ih dovabi u svoje krilo, tada ih teško pušta na slobodu. Umorne, klonule i izmrcvarene izbaci ih na kraj da ih onda nanovo svojom neobjašnjivom moći povuče k sebi. Tako jadan pomorac postaje robom te ogromne vodene plohe, koju promatra sad mirnu bez povjetarca, krotku kao janje i glatku kao zrcalo, sad namrštenu i nemirnu kao srdu, a sad opet podivljalu od bijesa kao nezasitnu halu, koja proždire ljudske živote i krasne tvorevine čovječjeg uma.

Sva pričanja o strahovitosti morskih valova, koji u vrtlogu bjesnila ubijaju i povlače u morske dubine svoje žrtve, nisu me mogle odvratiti od mora. Moja je djetinja duša čeznula za njegovom modrom površinom, željna da vidi i ono, što je preda mnom sakriveno iza horizonta. I tako sam se

dvanaest godina smjelo stupio u Trstu nogom na brod, koji je imao krenuti u Odesu.

U početku putovanja more nas je upravo milovalo. Tko sretniji od mene! Ništa nije moglo pokvariti moga zanosa i moje sreće. Rekoše mi, da sam se ukrcao na najgori brod, koji je tek stigao iz Brazila, gdje je vladala kuga; rekoše mi, da su kuharu negdje usred oceana otpojali opijelo i spustili ga u dubine morske. Ali ljubav za morem bila je u meni jača. S najvećom pažnjom promatrao sam odlazak iz luke, povlačenje gumina, ređenje palube, čišćenje broda, izmjenu straže i slušao štropotanje vinčeva i zapovijedi kapetana. Iako samo »mali od kuhinje«, bio sam ponosan; ta i ja sam bio član brodske posade!

Brodska je kuhinja obično prvo mjesto, gdje su pomorci počinjali svoju karijeru. Ona je i most, s kojega se prelazi na palubu, a s nje do točka kormila. Tada još četiri godine plovidbe — tako je nekada bilo — pa ispit i onda postajem k a p e t a n. Cilj mojih sanja i želja! Te su se misli svaki čas vraćale u moju svijest i olakšavale mi svaki posao. I u rano jutro, kad bih uranio, da izvršim naredbe kuhara, moga šefa, od prošle večeri; ložio bih vatru, kuhao kavu i pristavljao lonce s vodom, da sve bude spremno, dok on dođe. I kad bi me stariji mornari plašili, gurali i ćuškali kao najmlađega, ja sam mislio samo na ono mjesto na zapovjedničkom mostu, s kojega ću jednoga dana i ja izdavati zapovijedi. Trebalo je prijeći taj most od kuhinje do zapovjedničkog mosta, trebalo je svakoga slušati, svuda pomagati i svakoga poslužiti.

Tako stigosmo i u Odesu. Kamarot Pero, koji je tek bio svršio nautiku i ukrcao se na brod zajedno sa mnom, bio je moj dobar znanac još iz Dubrovnika. Njegovu zagovoru imam

da zahvalim, što sam i ja mogao izaći na kraj da se divim širokim ulicama i prostranom bulevaru, s kojega vode ogromne stepenice sve do mora. I danas još, nakon 33 godine, živo se sjećam svoga prvog doživljaja — Odese, vožnje u droški, vila, cvjetnjaka, voćnjaka i aleja, konzulata, pa katedrale, ponosa Odese!

Kad smo se vratili na brod, već se tu uvelike krcalo. Brod se bio smjestio ispod ogromnih cijevi, iz kojih je sipalo žito kao iz hambara. Prije krcanja uredila su se skladišta i postavile separacije. Trebalo je unaprijed osigurati i učvrstiti brod protiv nevremena, da se sve žito ne saspe na jednu stranu.

Dok su Rusi udešavali brod, lupajući, zabijajući, postavljajući daske i priređujući sture, ja sam umoran pošao spavati; nije me smetala lupa svladao me brzo san. Ta već u četiri sata izjutra pozivlje straža na posao, treba kuhati kavu, radnici žure s krcanjem. Već su stigli novi brodovi, koji također čekaju, da na njih dođe red. Različne zastave lepršaju jedna pored druge; tu su Belgijanci, Grci, Francuzi, Englezi, Španjolci, Amerikanci, Skandinavci i mnogo drugih narodnosti. Osim po zastavi, prepoznaješ narodnost broda i po redu ili neredu i nečistoći, koji na njemu vladaju. A promotri samo malo brodove s pramca. Eno, onaj je lijep kao mlada nevjesta, onaj tamo širokih bokova kao raskvocana kvočka, onaj opet ima pramac kao gubicu u buldoga; samo se bolje zagledaj, pa ćeš svakome uočiti fizionomiju.

Gotovi smo s krcanjem. Bogate ruske žitnice siplju svoje žito raskošno i razašilju ga obilno svuda po svijetu. (To je bilo onda. Danas ruske luke primaju žito, koje im strani bro-

dovi donose). Na brodu je svuda užurbanost; odlazimo. Puštaju se konopi, teglac već poteže, napuštamo Odesu.

Dani prolaze, putovanja se ređaju jedno za drugim, a dijete se sve više primiče svom cilju. Prolazi brod kroz tjesnace, zaobilazi otoke i pazi noću na svjetionike. More nije ostalo stalno blaga majka, koja pomorca samo miluje, već se pokazalo i nemilom maćehom, namrštena lica i zle ruke. Doživljaji i iskustva sve se više gomilaju, uspomene potiskuju jedna drugu, tko bi ih sve nabrojio i ispisao!

Jednoga dana, prolazeći Sredozemnim Morem u blizini Tunisa, opazismo u moru neku neobičnu grdosiju, zapljuskavanu od valova. Što bi to moglo biti? Zapovjednik skrene brodom, a kad se približismo, imasmo što i vidjeti! Strvinu golemog kita, koju je struja morala pronijeti kroz Gibraltar, sa svih strana napadoše morski psi. Zaletaju se u nju, zapljuskuje more, a gladne nemani zasićuju svoje halapljive želuce.

Došlo je vrijeme, kad sam imao upoznati i ocean. Prošli smo Gibraltar i ušli u Atlantik. S njime nema šale, a eto nas je i dočekao neprijateljski. Počelo se komešati i uznemirivati već kod rta sv. Vincenca. Što se više približujemo Finisteru, to je sve nemirnije. Pred veče je potpuno pobješnjelo. Valovi udaraju sa sviju strana. Mornari još pregledaju i pričvršćuju kunjeve, s kojima su incerate pričvršćene, da ne bi more prodrlo u skladišta. Brod se ljulja na sve strane. O kakvom spašavanju nema ni govora. Na pramcu se najjače osjeća udaranje valova. Sve je već mokro, a i u naše male kabine već je prodrla voda. Jedna se manikela zatvorila zbog konopa, koji je o nju zapeo, kad ga je voda za sobom potegla. Bilo je tu trista muka, dok je mornari nisu otvorili i konop oslobodili.

Sam je zapovjednik pomagao pri tome. Svak se plašio, da ga razliveni val ne ponese sa sobom u nezasitno ždrijelo oceana. Brod je postao loptom, igračkom valova. Sad je na dnu ponora, dok golemo brdo od vala stoji nad njime. Sad je opet uzjahao na greben vala, a ispod njega zja bezdan. Sad će nas progutati. Nestat će nas u crnim dubinama. Što je tamnija noć, to je more sve bješnje. Vri. Po blijedim licima mornara vidiš, da svi čekaju na čas, kad će nas zauvijek nestati. Ja sam se zavukao u svoje prvo utočište na brodu, u kuhinju. Stojimo tamo zatvoreni, na rubu između života i smrti; čekamo svoj posljednji čas. Sred najvećeg bjesnila, jedan val preplavi brod, kuhinja se sva napuni vodom, oganj se pogasi, lonci i šerpenje zaplivaše naokolo, a plivamo i mi. U stravi kuhar otvori vrata, a more provali iz kuhinje i potegne nas za sobom. Zanese nas u kaniželu, gdje se obojica uhvatismo za kvaku susjednih vrata i tako se spasosmo, da nas more nije otplovilo u nepovrat. U času, kad je val preko nas prolazio, brod se smirio kao da tone, a kad je momentana opasnost minula, opazismo, da se brod silno nagnuo. Popucale su separacije u skladištima, pa se žito prosulo sve na jednu stranu. Što sad? Otvoriti skladišta? Nikako! I komandant više ne može da sakrije zdvajanje, već pokazuje jasno, da je pred nama neizbježiva opasnost — katastrofa. U tome času, ne znajući više pravo za sebe i više mrtav nego živ od užasa, zavjetovah se našoj Gospi od Milosrđa, i odlučih da ću — ostanem li na životu — zauvijek napustiti more.

Velika je privlačna snaga mora!

Ono vuče k sebi i staro i mlado.

Umorne, iznemogle, klonule i izmrcvarene, dovuče ih do kraja, da ih onda iznova svojom neobjašnjivom moći povuče

k sebi. I ja sam nakon toga ostao još punih deset mjeseci, a da nisam ispunio svoje obećanje, svoj zavjet. Poslije 33 godine izdajem ove uspomene o radostima i stradanjima mojim i mojih drugova pomoraca, palim trajnu svijeću pred našom zajedničkom Majkom, utočištem grešnika i nevoljnika, da bude i unaprijed blagom zaštitnicom našoj djeci na moru, kao što je bila i nama. S čežnjom u srcu pomišljam na nevjernu ljubovcu sviju pomoraca, na beskrajno more, koje je bilo san moje mladosti i koje će još dugo buditi nostalgiju u meni.

Pelješac, 1934

Marcel Kolin

ŽUTA GROZNICA

SAN TOMAS, GROBNICA POSADE I BARKA KLEOPATRA



Kap. Nikola Krstelj rođen je 1 III 1858 god. Plovio je sa jedrenjacima Pelješčana.

U 23 god. svoga života plovio je kap. Krstelj na ovim brodovima:

Bark »Sabioncello«, bark »Pelješac«, bark »Franc Kovačević«, nave »Adrastea«, bark »Kleopatra«, brik »Stilikone«, brik »Ruma«, bark »Angela Kamila«, bark »Formosa«, bark »Elmston«, bark »Stipan«.

Brojne su uspomene neobičnih doživljaja staroga pomorca, koji u jednom kutu svoje male sobe pod staklom starinskoga ormara čuva slike, knjige i dokumente ne samo svoje, nego

svojih preda, a koje datiraju 150—200 god. unatrag. Te slike i uspomene, kao i pričanja o djedu s majčine strane, Šimunu Mrkušiću, poznatom pomorcu, toliko su djelovale na maštu mladoga Krstelja, da se još kao dječak od 12 godina uputio na more, željan pustolovina. Život mu ih je dao obilno. Velik je broj njegovih doživljaja i iskušenja, o kojima starac pripovijeda, i tada se sav iznova pomladi, zanosi, oduševljava, bjesni i ljuti, žestok kao elementi, na kojima je razvio svoju mladost i utrošio svoju mušku snagu.

Ostavimo sad kap. Nikolinu — kako ga zovu njegovi sumještani, — neka sam pripovijeda o najtužnijoj svojoj uspomeni.

Na putu iz Trapana u Filadelfiju

»Bilo je to mjeseca jula 1880 god., kad smo barkom »Kleopatra« krcali u Trapanu sô za Filadelfiju. Brod je bio dvadeset godina star, građen u Trstu, sa 1.500 tona nosivosti. Bio je dobro opremljen jedrima, a osim toga imao je napose nekoliko pari jedara za nuždu.

Lijepo vrijeme pratilo nas je sve do Azora. Kad smo se približavali Bermudima, zahvatilo nas je takvo nevrijeme, da su nam već za kratko vrijeme bila pokidana sva jedra. Da nesreća bude još veća, opazismo, da je brod počeo propuštati vodu.

Tek što je nevrijeme popustilo, naš zapovjednik, kap. Ivan Ćurač iz Karmena na Pelješcu, pokuša da popravi sve, što se popraviti da; da isiše vodu, začepi otvore, nadomjesti jedra i ostale nedostatke, ali mu mornari otkazaše poslušnost, pobuniše se, te ga konačno još prisiliše, da odmah krene natrag do najbližeg mjesta. Nemoćan, da im se suprotstavi, uputi se do najbliže luke San Tomas, kamo stigosmo za četiri dana.

Činilo se, da je zloduh ušao među posadu. Na onako iznemorenim, neispavanim i iscrpljenim od velikog napora i teškog rada, počeše se na nama pokazivati još i znaci žute groznice.

Prema lučkim propisima smjestiše nas odmah sve u jednu

privatnu kuću, dok one, koji su bili već oboljeli, prenije̋še u bolnicu.

Prvi je umro sam zapovjednik, a za njim su redom počeli umirati mornari. Rijetko smo znali jedan za drugoga, jer smo svi bili u velikoj groznici. Osim toga, bili su nas porazdijelili po sobama. Ta bijasmo trideset i dvojica! Na žalost, naše su skupine svakim danom postajale sve to manje, a sobe sve to praznije.

Liječili su nas kininima i hladnim kupeljima. Svaka dva sata stavljali bi nas po 20 minuta u vodu sve do vrata. A tek kinini! Kad ih se sjetim, i sad me uhvati groznica. Svaki je bio velik kao dvodinarka. Tko bi to progutao! Prije bi ih smrvili u ustima, pa bismo ih više žvakali nego gutali. Kad se samo spomenem svih onih muka i patnji, svega me mravci podilaze.

Bila je naša velika sreća, što smo se namjerili na dobre ljude, koji su nas pazili, liječili i njegovali. Bolnica je bila portugalska: čista i uredna, a smještena na lijepom položaju. Čim je bolest nešto popustila, počeli su nas upravo gospodski hraniti: piletinom, pršutom, ribom i svakom đakonijom, a povrh toga, davali su nam sama izabrana vina. Kad smo počeli prizdravljati i jačati, saznali smo, da nam je žuta groznica pokosila 22 člana naše posade.

I ja sam se već bio spremio za smrt. Sa mnom je u sobi ostao još naš brodski drvodjelac, Basko Gvozdenović, otac dvoje djece. On je molio, da mu se dovede svećenik, kako bi umro izmiren s Bogom. Nakon svećenikova odlaska obećali smo jedan drugome, ako koji od nas preživi, da ćemo ispočiti posljednje pozdrave i ostavštinu umrloga porodicama. Obojica smo se plačući rastajali u duhu sa sunčanim žalovima

našega dragog Pelješca, koje ne ćemo više nikada ugledati. Obojica smo oplakivali svoju tužnu mladost i zlosrećnu sudbinu.

Božjom pomoći već sutradan krenulo nam je obojici na bolje. Osim nas, prebolio je i prvi oficir Niko Luketa, te oba dječaka: mali od kamare i mali od foguna (naučnici sobara i kuhara), dva kormilara i još tri mornara, dakle u svemu nas desetorica. Mnogo imamo zahvaliti dobrim Portugalcima, koji su nas čuvali upravo materinskom ljubavlju i pitali nas kao malu djecu. Tako smo nakon dva mjeseca stradanja mogli da napustimo bolnicu. Sad nam je bila prva dužnost, da se pođemo pomoliti na grobove nesrećnih drugova, koji su bili pokopani na našem privatnom zemljištu, za koje je brod platio 660 dolara. Svakom smo pojedincu postavili krst s natpisom i imenom pokojnika. Tek nakon toga započeo je nanovo naš rad oko broda, koji je osiguravajuće društvo bilo stavilo na dražbu. Čim je brod prodan, mi smo ostali slobodni. Ista nas je uprava tada otpremila u New-York, gdje smo se rastali, i odakle je svaki pošao na drugu stranu, tražeći bolju sreću i radosnije doživljaje.

PUNIM JEDRIMA U KRAJ

Iz Liverpoola u Waterford u Irskoj

Na dan Sv. Vlaha pred zoru kap. Jozo S. sa pilotom na brodu ostavio je liverpursku luku sa barkom »Stipanom«. Brod je bio natovaren ugljenom, a odredište mu je bilo Buenos Aires. Čim je počeo da se malo pomalo udaljuje iz luke, to je more sve više bjesnjelo. I stari pomorci jedva su se održavali na nogama. Ubrzo su golemi valovi polomili ogradu i potpuno očistili palubu, na kojoj se za tren oka više nije ništa vidjelo. Naši pomorci stadoše dozivati u pomoć Bogorodicu i Sv. Vlaha, zavjetujući im se za sretno spasenje. Komandanat broda, kapetan Jozo, videći u opasnosti živote posade, izda zapovijed: »Punim jedrima u kraj«!

Sva je sreća bila, što se na izlazu iz liverpulske luke nije mogao pilot iskrcati poradi strašnog nevremena, koje je tu bjesnjelo. Kad se horizont malo pomalo počeo razbistrivati, zaključi pilot, da se prema formaciji irske obale mora nalaziti negdje u neposrednoj blizini luke Waterford.

Što se brod više približavao kraju, da se razbije o hridine Irske, sve je jasnija bivala pred pilotovim očima slika ulaza u luku Waterforda, koja se pokazivala u svome pravom obliku. Tada pilot najednom zapovjedi, da se skrene desno prema ulazu.

Brod gonjen razbješnjelim valovima jurne sretno u luku s punim jedrima u krmu. Kako je bio natovaren ugljenom,

a ulaz u luku dosta plitak, to je »Stipan« dva puta zagrebao dno, ali se ipak sretno usidrio.

Tu je iskrcao polovinu tereta i onda pošao na popravak u suhi dok u Queenstown, gdje je bio potpuno uređen i popravljen na račun osiguracije.

Spaseni pomorci održali su svoj zavjet, pa se slika spasenog »Stipana« i danas nalazi u crkvi samostana Gospe od Anđela poviše Orebića.

DON JUAN NA ZAPOVJEDNIČKOM MOSTU

DVOBOJ S PAPIGOM

Pokojnog kap. Joze S. spominju se njegovi drugovi kao poslušnog roba boga Erosa. Radi njegove slabosti prema ženama jednom umalo da nije stradao brod, kojim je zapovijedao.

Bilo je to god. 1896 s barkom »Stipan« na putu iz Buenos Airesa u Sen Deniz, francusku koloniju u Bermuda-Otočju, bogatu mirodijama. Otok je velik po prilici kao naš Brač. Među ostalim evropejskim trgovcima nađoše naši pomorci tamo i jednoga našeg galantara iz Zagore, koji je otvorio radnju »Bon marché« i postao glavnim trgovcem u Sen Denizu.

Kap. Jozo našao je u Buenos Airesu teret životinja: konja, mazgi, ovnova, ovaca i volova. Za taj se teret odmah preuredio bark. Paluba bijaše obložena daskama i tako pregrađena, da je svaka životinja imala za sebe posebno ograđen prostor kao u staji. Za sovrnju bilo mu je dno posuto žalom, u koji su ukopana dva tanka, svaki sa dvije stotine tona vode. Kad je brod bio udešen, počelo se dopremanjem i krcanjem životinja. Brigu nad njima vodio je jedan Francuz, imenom Duclos, koji je iznajmio brod. On je — mjesto da se nagodi s posadom broda — uzeo na kopnu šestero ljudi, koji su imali hraniti i timariti životinje. Za taj posao tražila je posada nekih 15 funti. No Francuz je radije uzeo jeftinije čuvare

stoke, ne misleći na to, da su to ljudi nenavikli moru, koji će u slučaju nevremena biti nesposobni da vrše ikakav posao, a povrh toga, njih će onda još valjati i služiti. Duclos, koji je bio sakate ruke, poveo je sa sobom na put i svoju ženu.

Kad je sve bilo spremno i u redu, brod je krenuo na put s lijepim vremenom i vjetrom u krmu. No već drugi dan opaziše, da se približuje nevrijeme. Treći dan zaduvao je žestoki pamperos, koji je blizu obala vrlo opasan, dok mu je dalje prema pučini snaga sve to manja. Brod se počeo sve jače valjati i naginjati U to vrijeme nalazio se na straži drugi časnik, zamjenjujući prvoga, koji je bio pošao na počinak, dok se kap. Jozo zabavljao kod obilna stola.

Najednom dotrči sobar u kabinu prvog časnika zapomažući: »Brzo, šjor! Propadosmo! Nema nikoga na palubi. Izgubit ćemo se!« Napola odjeven pojuri kap. Nikola napolje, kad ima što i vidjeti! Jedra razvučena, jedrilje razlupano, brod nagnut, a na palubi kaos među životinjama.

Usred tamne noći, blejanje, rzanja i mukanja životinja, zviždanja vjetra i hučanja uzburkana mora mučio se kap. Nikola, da uputi brod prema pučini. Najednom osjeti, da se voda iz tankova razlila i pomiješala sa sovrnjom. Mnoge se životinje razvezaše mnoge podaviše užeta, a kako je brod bio nagnut, više ih se srušilo na jednu stranu i tako se još i mnoge izraniše. Bez određena pravca, jedrilo se tako prema pučini neko trideset sati, dok se brod nije dovoljno udaljio od kraja i na taj način izbjegao punoj snazi pamperosa. Kapetan Jozo — kad je svaka opasnost minula — pojavi se na palubu, ali kako se pojavio, tako se brzo i povukao u svoje stare odaje, da uz piće i veselje zaboravi na dužnosti, koje su ga čekale.

Kad je vjetar sasvim popustio i more se smirilo, opaziše mornari svu grozotu prizora, koji se pred njima pružao na palubi. Dvije trećine životinja ležalo je što poubijano, a što izmrcvareno. Uginulim ovcama i ovnovima ostrigoše vunu i kožu oderaše, a meso pobacaše u more. No to nije još značilo konačno stradanje bijedne stoke. Sad se osjetila nestašica vode, koju je trebalo dijeliti između ljudi i blaga, ne na posude nego na kapi. Jadna stoka dizala bi glavu uvis i otvorenih gubica gutala ono nekoliko kapi, što bi im kapali u ždrijelo. I tako ih opet nešto poskapalo od žeđi i pošlo za ostalima u ocean. Kadet Šime, koje je tek bio svršio nautiku u Dubrovniku, poznavajući pomorsko pravo odmah je zapazio sve posljedice, koje bi mogle stajati brodovlasnike, pa upozori kapetana Jozu na neugodne posljedice, koje će svi zajedno morati da snose, ako se na vrijeme ne pobrinu za vodu i tako životinje održe na životu. Kapetana Jozu brzo rastrijezne savjeti ovoga mladog pomorca, pa izda zapovijed, da se od sada unaprijed nitko ne smije brinuti oko životinja, nego samo posada, a posadi naloži, da se brine za sakupljanje vode, čim se za to pokaže prigoda. Do San Deniza je još trebalo punih trideset dana. Posada započe timariti životinje i voditi brigu o njima, a kad bi nastala kiša, mornari bi je hvatali u tende i incerate, i tako su sačuvali život sebi i preostalim životinjama.

Kad su stigli u Sen Deniz, uze kap. Nikola brodski dnevnik, i kako tamo nije bilo našega konsula, pođe francuskim vlastima i rastumači im nesreću. Sva se nevolja ovdje ipak dobro svršila, jer je ne samo bila isplaćena osigurnina, nego je posada »Stipana« još primila posebnu nagradu. No za to

ipak još nije vrijedila ona Shakespearova, da je sve dobro, što svršava dobro, jer kap. Jozo, zapovjednik «Stipana», nije mogao da zaboravi gospođu Duclos. Iako je redovito napajao Francuza, da trajno bude u veselom stanju, ipak mu nije uspjelo da mu toliko zatvori oči, kako ne bi opazio nevjeru svoje žene, a i posada je pred svršetak putovanja počela glasno galamiti protiv zapovjednika, koji je zanemarivao brod, kao i protiv Francuskinje, koja se nije dala nagovoriti, da ga napusti.

Kap. Jozo imao je sa sobom na brodu jednu papigu, koju je vrlo volio, jer je znala nešto brbljati. Ta je papiga i odala njegovu ljubavnu tajnu, jer je u zapovjednikovoj kabini obogatila svoj rječnik raznim slatkim ljubavnim tepanjem, koje bi neprekidno ponavljala, kadgod bi ugledala ili kap. Jozu ili madame Duclos

Prvi časnik, koji je silom prilika morao da preuzme na svoja leđa sve dužnosti i brige nad brodom, prenio je sav svoj nemoćni bijes na papigu. Jednom zgodom, kad je bio na zapovjedničkom mostu, približi mu se papiga krešteći riječi milošte. Sav bijesan opali joj časnik takvu zaušnicu, da je jadna papiga odletjela u more. Na njezinu sreću opazi je u valovima kap. Jozo, koji odmah dade zaokrenuti brod i spusti čamac, da spasi papigu.

Tu je papigu donio kap. Jozo kući, pa ona još danas proživljuje svoje posljednje dane na Pelješcu. Vele, da je stara 60 godina.

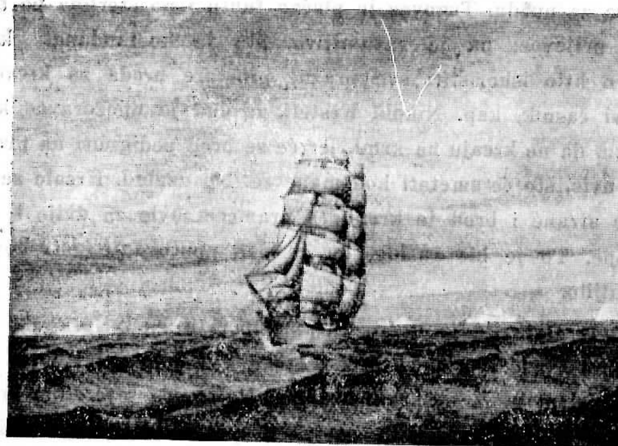
No da se vratimo gđi Duclos i njezinom Otelu. Da joj plati za nevjeru, kad su stigli u Sen Deniz — muž je internira na strmo brdo Brole, kamo su je u nosiljci prenijela

dva Crnca. Ali ljubav je domišljata. I Francuskinja i kap. Jozo podmite Crnce i jednoga dana poniješe oni i njega nosiljkom na brdo, gdje je tri dana ostao u dobrovoljnom zatočenju. Kad se vratio na brod, obolio je od želuca. Crnci to dojaviše Francuskinji i ona dođe kriomice na brod, da njeguje kap. Jozu.

Posada opazi u tome opasnost, da se Francuskinja sama s njima ukrca i za slijedeće putovanje, i sada sa prvim časnikom na čelu postave ultimatum ljubavnicima, da se imadu rastati. Ubrzo se brod spremio na putovanje, na kome je još samo papiga sjećala kap. Joza na lijepu Francuskinju.

SUSRETAJ S LEDOM

Školjke na koritu broda



Bark »Stipan« među santama leda. Slika s naslovne strane

Iz Sen Deniza uputio se «Stipan» prazan za Bataviju, glavni grad otoka Jave. Da uhvate povoljan vjetar, morali su naši pomorci zakrenuti na širinu od 46°, pa su se tako primakli otoku Princa Edvarda u Indijskom Oceanu. Tu su susreli ledene sante. Bila je njihova sreća, što su led ugledali u noći. Mladić na straži najednom je povikao: «Svijeće s pramca». Međutim to nije bila svjetlost, nego odbljesak leda. Trebalo im je ploviti četiri dana, da obiđu ledene sante. Tada su tek promijenili smjer broda i napokon sretno stigli u Bataviju. Tu su ostali dva mjeseca, krcajući dvije vrste šećera: potpuno rafinirani i pola rafinirani. Šećer su krcali u košarama, od kojih je svaka bila teška osam stotina kilograma. Krcali su čak i na krmu, gdje su bila spremišta je-

dara za nuždu. Trgovac je plaćao funtu i po šterlina po toni za prijevoz, pa je razumljivo, što je komandanat kap. Jozo htio iskoristiti sve prazne prostore broda za krcanje. Prvi časnik, kap. Nikola Krstelj, uzalud je upozoravao kap. Jozu, da ne krcaju na krmi, jer će se brod podignuti na pramcu uvis, što će smetati kod manevre. No uzalud. Krcalo se na sve strane i brod je krenuo s pramcem uvis za dvije i po stope. To je bio razlog, da se ovo putovanje strahovito oduljilo.

Iz Batavije je imao «Stipan» poći u New-York oko rta Dobre Nade, pa onda preko otoka Sv. Jelene i Azora. Na Sv. Jeleni su se opskrbili hranom. Nalog, da s teretom krenu put New-Yorka, primili su tek u San Mikiele na Azorima.

Ovo putovanje od neko 13.000 milja trebalo je jedrenjacima obično 90 dana. «Stipanu» je međutim trebalo punih 6 mjeseci.

Zbog veoma sporog plovljenja uhvati se na koritu broda sva sila sitnih crvića, koji su se u velikoj toplini ne samo sve više razmnažali, nego su se razvijali u prave školjke. Kad je brod stigao u New-York, te su školjke bile nekih 8 cm široke, a po 10—12 cm visoke. Naravno, da su same te školjke mnogo zaustavljale brod i otešćavale plovidbu, koju je bila već i onako otežana radi toga, što brod nije mogao da upravlja kormilom, jer je bio pretovaren na krmi. Tek kada je «Stipan» stigao u New-York i iskrcao teret, opazilo se, da je dno zaraslo školjkama. Svijet se stao sakupljati oko broda kao lud. Trebalo je uzeti teške mlatove i pomoću njih lupati po školjkama, što su se bile čvrsto upile u rđu. Brod je morao u dok, da se potpuno očisti od svojih nemilih gostiju.

Članovi posade, a i mnogi Amerikanci, spremali su čitave primjerke za uspomenu, a mnogi su ih i prodavali kao rijetkost.

Lako je zamisliti, kolika je opasnost od školjki postajala za drvene brodove, jer su školjke mogle da oštete brod i prouzrokuju avariju. Za to su se drveni brodovi uokviravali opločavali žutim mjedenim pločama sve do zadnje linije krcanja.

Nekoliko primjeraka tih neobičnih školjki nalazimo još danas u staklenom ormaru kap. Krstelja među ostalim uspomenama s njegovih putovanja. On se sav sretan, i zahvaljujući Gospi, u New-Yorku rastao sa «Stipanom», s kojega je ponio toliko nemilih uspomena.

U RUSKOJ SLUŽBI

Kad je Napoleon uništio slobodu Dubrovnika, potpao je pod Francuze i Pelješac. Zbog toga su naši pomorci bili prisiljeni da sudjeluju u Napoleneovim vojnama kao francuski vojnici. Jedan od njih, kap. Šimun Mrkušić, rođen u Kućištu 1780. god. sudjelovao je na taj način u jednom ratnom okršaju između engleske i francuske flote u pomorskoj bitci kod Visa. Kap. Mrkušić naslikao je u bojama tu bitku, stavivši na sliku vlastoručno: «Dana 13 marta 1811 god nastao je okršaj između dvije flote. Englezi su ostali pobjednici. Pogled na taj prizor kod Visa».

Mrkušić, svojom rukom.

Ta slika postoji još u originalu, a nalazi se kod Mrkušićeva unuka, kap. Nikole Krstelja u Kućištu.

Kap. Šime Mrkušić počeo je ploviti još u vrijeme, kad nije postajala pelješka trgovačka mornarica. God. 1813 nalazimo ga kao zapovjednika jedne ruske golete. U ruskoj je službi stekao gorko iskustvo, što saznajemo iz tri stara dokumenta, od kojih su dva u originalu, dok se treći nalazi u prijepisu,što ga je izvršio vlastoručno sam kap. Mrkušić, a pisan je francuskim jezikom i upravljen na samoga ruskog cara. Prva su dva pisana talijanskim jezikom i upravljena na austrijskog potkonsula, u Taganrogu, BALTAZARA

DRAŠKOVIĆA. Prvi podnesak datiran je 2 juna 1825. a drugi 9 jula 1825 god. Treći dokumenat, molba na ruskog cara, pisana je također u Taganrogu, 3 decembra 1826 god, a kap. je Mrkušić potpisuje ovako: »Le très humble, très obbeissant et très respectueux Serviteur Š. M., Capitaine marin. Sujet Autrichien.»

Prepustimo sada kapetanu Mrkušiću, neka nam sam svojom molbom prikaže svoje gorko iskustvo, stečeno u ruskoj službi.

Presvijetlom gospodinu
BALTAZARU DRAŠKOVIĆU
potkonsulu Njeg. Carskog Austrijskog Veličanstva
u Taganrogu

Presvijetli gospodine!

Čast mi je ponizno izjaviti Vašoj Presvjetlosti, da sam od god. 1820., zastupajući prvorazrednog trgovca u Odesi, Nikolu Ciule, upravljajući u svojstvu kapetana njegovim goletom nazvanim «General Gapkov», stigao u ovdašnju luku Taganrog 20. aprila prošle godine 1824.

Čim sam primio upute putovanja na račun krcanja golete teretom, koji se sastojao od govedskih koža određenih za Livorno, potpisao sam teretnicu i spremio se za polazak 27 maja spomenute godine. Pošao sam da uzmem svoje brodske papire, koje mi je zadržao Trgovački sud u Taganrogu; međutim za nekoliko dana, na naredbu spomenutoga suda, bio sam prisiljen iskrcati navedeni teret i povući se s brodom iza pristaništa.

Na potražnje podignute protiv Nikole Ciule, vlasnika gorespomenutog broda, a malo dana nakon iskrcanja broda, navedeni Trgovački sud osudio je Ciulu na stečaj, i poradi toga zatražio sam od tog suda, da mi se isplati moja plaća, kao i plaća mornara, za službu obavljenu na brodu. Dotični mi je sud odgovorio, da se obratim na kreditore Nikole Ciule, ne imenujući mi koji su oni, a koji su meni međutim bili nepoznati. Videći, da se vrijeme oduljuje, a kako mi je ponestajalo sredstava za izdržavanje na brodu, za mene i za mornare, koji su bili prisiljeni da napuste brod, prepustivši meni punomoć i brigu za njihove plaće, zamolio sam također gosp. Nauomova, državnog gubernatora grada Taganroga, da pospješi isplatu gorespomenutih plaća i da odredi, što da se radi s brodom, ali od svega nisam dočekao nikakva rezultata.

Dana 19. augusta gorenavedene godine došli su na brod članovi policije grada Taganroga s različnim drugim osobama izvršili popis svega, što se na njemu našlo i što je pripadalo brodu, zatvorivši sve otvore na skladištima broda i postavivši dvije straže, te zapovjedivši meni, da se uklonim s broda sa svojom odjećom, na taj način, da ne budem više u posjedu broda, a da nisam bio zadovoljan i da mi nije bila isplaćena plaća kao ni plaće mornara, te da mi nisu likvidirali račune moje administracije. Dignuše mi tako vlast nad brodom, što se protivi pomorskim zakonima. Ne mogavši se usprotiviti vlastima, protestirao sam kod Trgovačkoga suda u Taganrogu protiv ovoga, što mi je dignuta odgovornost za brod. Policija ovoga grada u vrijeme, kad mi je digla zapovjedništvo nad brodom, postavila mi je različita pitanja uz zakletvu kao i pitanja o količini moje plaće, a također o plaćama mornara,

koje su one očekivali. Osim toga, spomenuta me je policija prisilila, da dadem pismenu obavezu, da ne ću otputovati iz grada Taganroga bez dozvole kuratora u stvari Nikola Ciule, a da mi nije naveden razlog za to. Pošto su mi oduzeli brod u dobrom stanju i pošto sam predao Trgovačkom sudu sve dokumente, koji su pripadali brodu kao i knjigu računa administracije, nije kod mene ništa ostalo. Nanovo sam zamolio Trgovački sud, da mi nadoknadi dužnu plaću kao i plaću mornara. Također sam napravio utok na gospodina Sgdanova, prokuratora ovoga suda, moleći ga, da mi isposluje pravdu jednako s obzirom na plaću, kao i obzirom na gubitak vremena. I pored njegova nastojanja nije postignuta nikakva odluka. Konačno sam bio prisiljen, da se obratim molbom na Gubernatora u Odesi, gosp. grofa Voronova, u nadi, da će vlast, koju on predstavlja, moći da utječe na sud u Taganrogu, kako bi donio prikladnu odluku u mojoj stvari; zaklinjao sam ga, da izda hitni nalog, kako bi se prekinulo zakašnjenje, koje je zavlačilo odluku u mojoj stvari, i požurile osobe, kojima je bilo povjereno ispitivanje mojih računa; naime, da kuratori, koji vode poslove Nikole Ciule, jesu istodobno sudije u vlastitom predmetu. Gospodin grof Voronzov, odgovarajući na moju molbu, blagoizvolio je odrediti, da mi se od mjeseca prošlog decembra isplati, što mi pripada do časa čekanja i to plaća i gubitak vremena, a da budem u isti čas i oslobođen prisilnog zatočenja. Na taj nalog gosp. Sgdanov uistinu se najživlje zauzeo kod suda, da mi se da zadovoljština, ali sve uzalud, jer je sud nastavio istim sistemom tako, da se nalazim na istoj točki.

Sada se, Presvijetli Gospodine, navršila godina dana,

što sam nevin ovdje zatočen, ne znajući uzroka za to. Nemam novaca, zadužen sam za najam i izdržavanje u zemlji, gdje ne poznajem nikoga, tko bi mi mogao priteći u pomoć, te sam bio prisiljen da prodam svoju bijednu imovinu, kako bih mogao uzdržavati svoj život, dok moja porodica skapava u državi dubrovačkoj u najvećoj bijedi, čekajući od mene potporu.

Radi toga uzimam slobodu, da iznesem pred Vašu Presvjetlost svoj teški položaj, kako biste utjecali na Trgovački sud u pogledu moga zatočenja ovdje, kao i radi isplate dužne mi plaće, na koju imam pravo u svim dijelovima svijeta, jer moraju u prvom redu da budu plaćeni svi oni, koji su služili na brodu.

Trgovački sud dao je prodati brod prošastog septembra, a da ja nisam primio ništa od toga. Zbog toga molim ponizno Vašu Presvjetlost kao zaštitnika podanika Njeg. Carskog Veličanstva, koji dolaze u Tangarog, da uzme u obzir moj sadanji položaj i da učini potrebne korake, koji su nužni za moje oslobođenje, kao i da mi se isplate bez velikog zakašnjenja spomenute plaće kao i gubitak vremena sve do dana isplate.

Ujedno molim ponizno Vašu Presvjetlost, da mi da ovjerovljeni prijepis ove moje molbe.

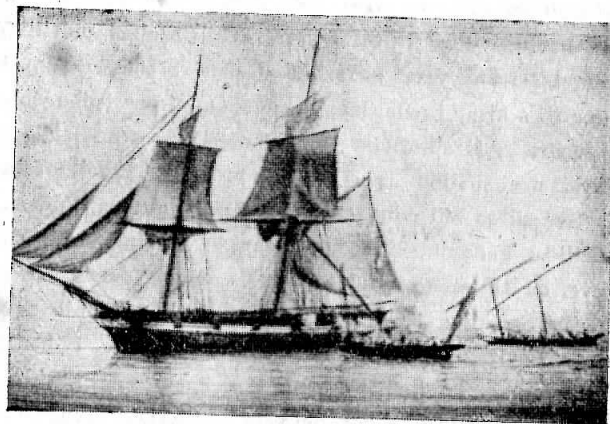
S najvećim poštovanjem ostajem Vaše Presvijetlosti

Taganrog, 2 juna 1825.

Najponizniji i najposlušniji sluga

Šimun Mrkušić

U BORBI S GUSARIMA



Brik «Venoge» u borbi s grčkim gusarima.

Ne ću nikada zaboraviti, kako sam polagao svoj stručni kapetanski ispit, pripovijeda kapetan Jozo Mihaljević pok. Ivana, rođen 1854. god. u Kućištu. U komisiji na Rijeci bio je glasoviti odvjetnik Dr. Stanger kao ispitivač za pomorsko pravo. On me je toliko ispitivao, da sam od velikog uzrujavanja prokrvario ruku, grebeći noktima jedne dlan druge ruke.

Tri puta je predsjednik komisije, konte Zapari, prekidao ispitivanje riječima: »Dosta je; kandidat je zadovoljio«, dok nije ispitivač prestao. Kako su ispiti bili javni, to je bilo prisutno preko stotinu ljudi. Kad sam svršio, svi su mi zapljeskali, dok je meni između prstiju kapala krv.

Kap. Mihaljević počeo je ploviti još 1869. god. jedrenjakom «Adamom», a kasnije «Evom». ADAM i EVA bili su prvi pelješki jedrenjaci, građeni u Trstu god. 1865. Bio je

zapovjednikom »Ezava« kroz šest godina, sve dok ovaj nije prodan kući Bijelića. U to su vrijeme jedrenjaci plovili pod oružjem iz straha pred gusarima. Gusari bi obično napadali s kljuna ili s krme broda. Kap. Jozo spominje se jednog napadaja gusara u Mramornom Moru, kojemu je sretno izbjegao otvorivši prvi paljbu. Sva je posada hrabro sudjelovala u borbi. Sve su to bili čili i snažni pelješki mornari, koji su se takmičili u gađanju. Kad su gusari iz blizine stali bacati gančeve, da zakvače brod i prijeđu na njega, razvila se prava borba: šakanje, batinjanje, mlaćenje i pogađanje drvom, željezom i svim drugim, što im je došlo pod ruku. U borbi su pelješki momci odnijeli pobjedu.

Još se spominje jedan pelješki jedrenjak radi svoga hrabrog držanja u borbi s gusarima. Bio je to brik «Venoge», koji je 21. januara 1848. pod zapovjedništvom Stjepana Kerše iz Orebića bio u blizini otoka Kandije napadnut od dvije gusarske grčke lađe.

Na brodu se nalazio kao putnik jedan turski paša sa svojim ženama, djecom i poslugom. «Venoge»je bio oboružan sa četiri topa i dvije puške, a imao je trideset ljudi posade. I sam paša sudjelovao je u obrani paleći iz topa na pramcu, dok su njegove žene i sluge pod palubom pomagali topiti olovo za topovske kugle.

Prvo vrijeme borbe bio je položaj brika težak, jer je nestalo vjetra, pa se jedrenjak nije mogao kretati, dok su gusari na svojim lakim lađicama sa veslima mogli okretno navaljivati.

Nakon četiri sata teške borbe zaduvao je povoljan vjetar, koji je pomogao briku da uzmakne ustrajnom napadaju okorjelih gusara i da sretno stigne u Carigrad.



Kapetan Joso Mihaljević rođen 1854 u Kućištu. Počeo ploviti s prvim brodovima pelješkog društva «Adamom» i «Evom»

Paša i njegove žene bogato obdariše kapetana Keršu krasnim nakitom, a austrijski car napose ga odlikuje zbog junaštva.

Jednom je zgodom kap. Jozo gledao, kad su turski gusari napadali neki grčki brod. Poubijali su svu vojsku, ali su ih opazili, uhvatili, dopremili u Pirej i tamo ih na trgu sve redom objesili. Bilo je to negdje oko 1874. godine.

Putujući jednom barkom «Tare» od 1.200 tona iz Fila-

delfije u London naišao je kap. Mihaljević na uragan. Da mu izbjegne, zaokružio je trista milja put Antila. Tad ih je uhvatio fortuno u krmu i tjerao ih brzinom od deset do dvanaest milja na sat, tako da su za dvanaest dana stigli u London. Za cijelo to vrijeme zapovjednik Jozo nije se svukao, nego bi svoj kratki i često prekidani san obavljao s nogu. Od silnog se napora razbolio. Dobio je upalu očiju i odležao cijelu sedmicu u bolnici. Kap. Jozo Mihaljević živi još danas i proživljuje svoje stare dane u rodnom mjestu Kućištu.

S JEDRIMA OD VREČA



Kapetan Ivo Bijelić iz Kućišta od 74 godine bio je vlasnik od više jedrenjaka.

Pređi kapetana Bijelića doselili su se najprije u Žrkovac iz Smokovljana poviše Stona, a odatle su se onda spustili k moru u Kućište.

Još prije neko 90 godina počela su braća Bijelići na Korčuli graditi brodove na jedra do 600 tona nosivosti, pa su tu sagradili i svoj prvi bark «Mikiele» a za njim i škunu «Časni».

Kap. Ivo, otac trojice mladih pomorskih kapetana, pri-

ča, da se brodograditelj gradeći »Mikiele« prestrašio veličine broda tako, da je morao napustiti posao i predati ga drugome majstoru, koji je bark dovršio.

Osim na Korčuli, gradili su Pelješčani svoje brodove ponajviše na Rijeci, jer su mnogi kapetani bili čvrsto uvjereni, da su brodovi građeni na Rijeci mnogo bolje konstrukcije i jače održivi na moru, nego oni građeni u Trstu. Tako je na Rijeci kap. Bijelić još dao sagraditi «Josipa» «Madre Mariju» i «Novog Časnog».

Oni su dali graditi brodove i u Engleskoj tako, da je čelični brod «Stipan» od 1800 tona, koji je plovio do Amerike i Australije, bio građen u Engleskoj.

Mnoge su jedrenjake kupovali od raznih inostranih društava kao i od samog pelješkog društva, od koga su kupili «Ivana» i «Jafeta».

Prvi poznati pomorac loze Bijelića bio je Miho Bijelić, koji se i preselio iz Smokovljana u Žukovac poviše Kućišta. On je u doba, kada nije bilo dosta jedrenjaka, na jednoj maloj jedrilici obavljao sa svojim sinovima redovitu prugu Pelješac—Korčula—Dubrovnik, prevozeći putnike i teret. Tako se napominje, da je jednoga dana u nestašici drugih prevoznih sredstava prevezao biskupa iz Dubrovnika sa svom njegovom pratnjom i voskom potrebitim za crkve.

Evo što nam kapetan Ivo priča o svojim pređima:

»Moji su stari imali jedra od vreća, pa bi više vozili nego jedrili. Zbog toga su patili od grčeva u rukama, a moj mi je stric Jozo često puta pokazivao svoj srednji prst, koji se bio ukočio od velikoga truda na veslu.

Jedra su im bila toliko slaba, da ne bi mogli ujedriti u

svoju luku, nego bi ih njihove žene dočekivale uz obalu i potezale do Zamošća (rt podno Žukovca preko puta Korčule), gdje bi onda iskrcavali svoj teret.»

Brat kapetana Ivana, pok. kapetan Miho, bio je također odvažan pomorac. Pripovijedaju o njemu, da bi birajući vojsku za brod (posadu) obično postavljao pitanje: «Na koliko bi ljudi ti mogao udariti?»

Osobito je pazio na to, da kapetan i škrivan, te božmani na njegovim brodovima, budu jaki i dobro razvijeni ljudi. Oni su imali biti garancija u slučaju pobune momčadi, pa su svojom snagom morali odgovarati skupnoj snazi svih mornara.

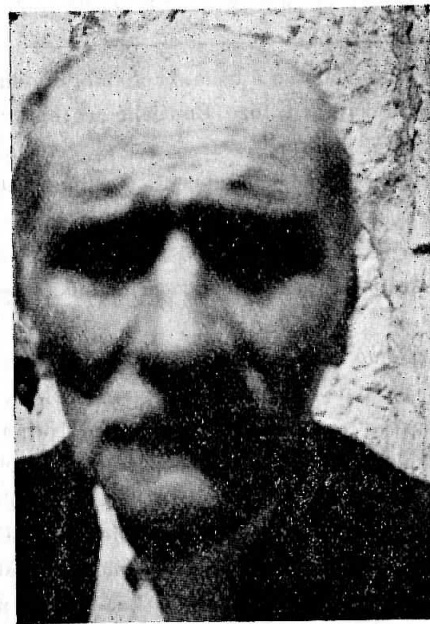
Unatoč strogom zakonu Marije Terezije nisu bile na odmet takove mjere opreza. Na brodu su se nalazile puške za obranu od gusara, bilo je čak i topova, a ipak bi se mornaru slomio vrh njegova noža, kad bi se ukrcao na brod. Za počinjeni prestupak spuštali bi mornara po jednu uru do usta u vodu, pa ipak naši stari pomorci žale »za dobrim starim vremenima».

Bijelići su najviše sticali veze ženidbama. Jedna od Bijelićevih kćeri, Amabilia, bila se udala u Livorno za Bioggínia. Tada je zet dao Stjepanu Bijeliću zapovjedništvo nad svojim barkom «Nouvelle Entreprise», koji je plovio pod papinom zastavom.

Propašću jedrenjaka nestalo je i bogatstva Bijelića. Samo njihovi krasni dvori spominju još njihovo nekadanje blagostanje.

S TERETOM GAMADI

S barkom «Enok« iz Aleksandrije u New-Haven



Kapetan Jozo Buntjelić rođen je 1858 u Kućištu. Plovio je najviše kao zapovjednik na jedrenjacima pelješkog društva, na brodovima: «Madre Maria», «Časni», «Viganj», «Henok», «Stara Drina», «Nova Drina», «Nova Harnost», «Eva», «Vicenca», i «Ivan ex Esau».

Gotovo je nemoguće ne naći mačku ili psa na brodovima, što polaze na duga putovanja. Stari jedrenjaci imali su pasâ, koji su bili najpouzdaniji na straži, a redovito se nalazila na njima po jedna ili dvije mačke, kao sigurna obrana od miševa. No kad bi se na brodove zavukla kakva druga gamad,

tada nisu pomagali ni mačke ni psi, pa bi redovito cijela posada stradala od nje.

Tako je grdno iskustvo s ušima, buhama, crvima i drugim insektima stekao kapetan Jozo Buntjelić na barku »Enoku«, pelješkog društva, krcajući stare krpe iz Aleksandrije za New Haven. Zbog lijepog vremena — naime što nije bilo dovoljno vjetra koji je bezuslovno potreban za pogon jedrenjaka — oteglo se putovanje od 65 na 90 dana. Na brodu se nalazilo dvanaest članova posade, pripadnika šest raznih narodnosti.

Kratko vrijeme, nakon što je »Enok« napustio aleksandrijsku luku, pojavila se na brodu gamad, koja se naglo razmilila od prove pa sve do krme broda. Najgori su bili crvi, kojih je bilo svuda. Bilo ih se nemoguće osloboditi. Zavukli su se čak u hranu, u galete, u burad s usoljenim mesom i srđelama. Perad, kokoši i guske, koje su držali na brodu za svoju hranu, po cijeli bi dan neumorno kljuckale, no gamad se sve više množila. Na brodu kao da su neprekidno zvonila zvona. To bi guske udarale kljunom o stakla, ispod kojih bi izlazili crvi. Niti se moglo jesti niti spavati. Zapovjednik Jozo spavao je u čamcu za spasavanje, koji je visio o grujama. Na mjestima, gdje je brod bio i malo bišav[1]), izvrtjeli su ga crvi.

Kad su se približili američkoj obali, krstarilo je nekoliko pilotskih jedrilica. Opazivši dolazak broda, skrenuše svoje

[1]) Kad brod stoji duže vremena u moru, naročito kad miruje, uhvate se na koritu broda mali sitni crvići, što se zavuku u drvo pa toče brod.

čamce prema njemu, natječući se, tko će prvi da ga dostigne i odveze u luku. Onaj, kojemu je uspjelo da se ukrca na brod, brzo se pokajao, kad je opazio užas od gamadi, što se svuda bila pojavila. Naročito mu je bilo teško radi hrane, što je bila ponestala, nešto zbog predugog putovanja, a nešto zbog toga, što je bila zagađena od gamadi i zato neupotrebljiva.

Čim je »Enok« stigao u luku, prvi je s njega pobjegao pilot, a za njim odmah i mornari, tako da su od sve posade ostali uz zapovjednika samo oficir i sobar, obojica Pelješčani. Kad je iskrcan teret krpetina, sav je brod prema zakonskim propisima bio dezinficiran i očišćen vapnom, pa se na taj način oprostio nemilih parasita.

Još je jednu neprijatnu uspomenu zabilježio kapetan Jozo u brodski dnevnik, i to na putu iz Odese u Marseille, natovaren teretom kostiju, koje su još prilikom krcanja strašno zaudarale. Stigavši u pravo vrijeme u luku, nađoše, da tamo hara kolera. Zbog užasnog smrada ne htjedoše im dopustiti da uđu u luku i iskrcaju teret. Čak im neki zaprijetiše, da će zapaliti brod, ako se ne ukloni, jer je tako strahovit smrad dopirao s njega u grad.

I tom se zgodom, veli kap. Jozo, pojavila ista nevolja sa gamadi, samo što je ovog puta bilo i žohara i uholaža.

Kradomice noću, ipak je kap. Jozo uspio da iskrca teret i sretno prije zore pobjegne s »Enokom« iz luke.

BRADATI KAPETANI

DVA MJESECA O SAMOM SUHOM GRAŠKU



Morski vuk od 94 godine. Suhor Ivan Marko rođen u Kučištu 1894

Teško je danas naći čovjeka, koji bi živom riječi znao pripovijedati o životu na jedrenjacima još prije 80 godina, kao što to zna Ivan Suhor.

Ima tome već 40 godina, što je napustio more i što živi sa svojom porodicom u Kućištu, gdje se rodio.

»Kad mi je bilo 11 godina« priča stari božman, »ukrcao sam se na brod »Francesko Luka«, vlasništvo društva Mimbelli. Nosio je nekih 800 tona, a plovio je po Crnom i Sre-

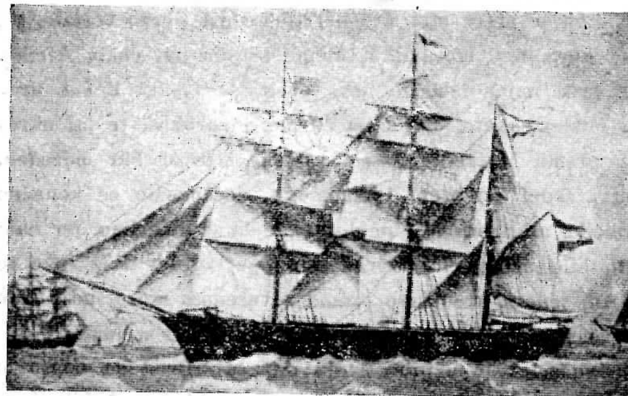
dozemnom Moru. A gdje još sve nismo bili s njime! U Indiji, Japanu, Kini, Novoj Zelandiji i Americi!

Pune dvije i po godine bili smo na putu iz Engleske u Bataviju i natrag, dotičući razne luke. Više puta smo bili s njime na čudu. Sreća je bila, što smo imali dobru vojsku (posadu). Ponajviše Pelješčane. Bilo nas je svega dvadesetorica na brodu. Zapovijedao je njime kap. Miho Ivanišević Petrov. Na »Francesko Luka« proveo sam punih 10 godina i postao desna ruka kapetanova. Veliki dio današnjih starih kapetana plovio je sa mnom kao djeca od kamare (sobari) ili mali od foguna (kuhari)«.

Govoreći o današnjem pomorskom životu starac Ivo uzdiše: »Ah, gdje su naši pusti kapetani? Pošli su. Nema ih više! U moje doba mogao si na prvi pogled poznati kapetana. Odjeven u crno s dugačkim zlatnim lancem, obješenim oko vrata i presavijenim oko pasa. Jak, čvrst i tjelesno dobro razvijen, strogog pogleda, velikih brkova i bujne brade. Da, da! U moje vrijeme nije bilo kapetana bez brade i brkova. Onda je bila sramota brijati brkove i bradu. I mladi zapovjednici od 25—26 godina imali su već pune, njegovane brade. Ni na moju kožu nije nikada — a sada mi je devedeset i četiri godine — došla brijačeva britva.

Kad je ono bio rat između Rusa i Engleza, poručili su Rusi obrijanim Englezima: »Ne ćemo da ratujemo sa ženama«! Što je danas putovanje parobrodom prema našim jedrenjacima!

Kad smo išli na dulja putovanja, često bi nam ponestajalo hrane. A i vremena su bila slaba, pa ni sami kapetani nisu imali novaca.



Bark «Francesco Luca». Vlasnik barka bila je kuća «Mimbelli» u Livornu. Nosio je 900 tona a građen je na Rijeci. (Ova se slika nalazi već posve istrošena u kući Ivana Suhora.

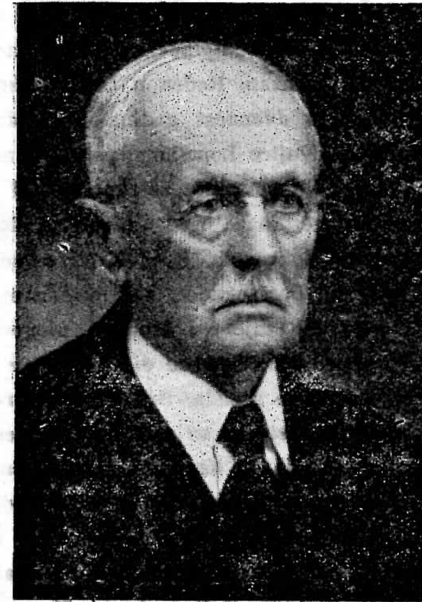
Jednom smo, uzdajući se u tovar broda: suhi cijepani grašak, krenuli na put sa veoma malo hrane. Na nesreću, putovanje se oduljilo, naših zaliha hrane brzo ponestade i mi smo se hranili isključivo graškom, gotovo puna dva mjeseca. Već smo svi bili iznemogli. Kad sam zamjenjivao stražu na kormilu, morao sam sjediti zbog slabosti i klonulosti.

Sjećam se, kad nas je jednom zateklo nevrijeme u Tarantu! Polomilo nam je partigetu, i sve nam je odnijelo, što se nalazilo na palubi. Jedra su nam bila stara; teško ih je bilo zamjenjivati novima. Brod je bio natovaren žitom. Kako je more počelo prodirati u skladišta, to su se na palubi počeli razilaziti šavovi, pa je postojala neizbježiva opasnost, da se svi potopimo. Kako se još i brod nagnuo i bio do po-

lovine u vodi, morali smo ga plivajući spasavati od katastrofe. Sva je sreća bila, što nevrijeme nije dugo trajalo, pa smo doskora brod ispravili i krenuli s njim put obala Afrike. Tu se pred nama izbočila nova opasnost. Opaze li nas urođenici onako sakate, opljačkat će nas i zarobiti, te mi okrenusmo prema Marseillu, kamo nam je i tovar bio određen. Gladni i žedni, izmoreni i iznemogli, dočepasmo se konačno i Marsiella, ali nam ovdje ne dozvoliše da se usidrimo, jer nam se žito bilo usmrdjelo. Moradosmo opet otploviti iz luke te razapetih jedara krenusmo prema otvorenom moru, gdje smo sav teret pobacali u more i prazni se vratili u luku.

Osiguracija je učinila svoju dužnost. Brod se popravio te uistinu izašao iz luke kao »Sunce«. Tako mu je bilo ime, a nosio je nekih 400 tona. Bio je vlasništvo Šeputa i drugova.

BRODOVI S GRUŠKIH BRODOGRADILIŠTA



Ivo kap. Bronzan, stariji rođen u Popovici, Konavle 1850.

Čitajući o našim starim »morskim vucima« i njihovim neobičnim doživljajima, njihovim borbama s morem i vjetrovima, i o njihovom teškom i neprekidno promjenljivom životu, mogao bi čitalac pomisliti, da su to sve bile ljudeskare s brčinama i bradama, kojima je već izgled odavao »vuka«, surovog i okorjelog mornarinu. Pa ipak nije tako. Među tima našim »vukovima« ima mnogo blagih i finih lica, uglađenih

i do krajnosti obazrivih, koji kao da su čitav svoj vijek proveli u salonima među finim i nježnim damama, a ne na palubi u borbi s vječno nemirnim i prevrtljivim elementom. Takav jedan fin tip našega uglađenog pomorca jest bez sumnje kapetan Ivo Bronzan. Rođen u Dubrovniku 1849 godine počeo je ploviti s dvanaest godina. Na »Malom Ivu«, koji je bio vlasništvo dvojice Lopuđana, pošao je mladi Bronzan u Azovsko More. Na povratku zatekne ih kod Dedeagača na radi takvo nevrijeme, da se brod otkinuo sa sidrišta i bio bačen na obalu, gdje se razbio. Brodolomci ostadoše u Dedeagaču neko dvadeset dana, radeći oko spasavanja i iskrcavanja tereta i pojedinih dijelova broda i njegovih pripadnosti. Kad su se prodali svi spaseni dijelovi i sve što se nalazilo na brodu, posada se razišla. Bronzan se ukrcao na bakarski bark »Sv. Križ« i sretno se opet dočepao rodnih obala.

Još vrlo mlad položio je kapetanski ispit, pa se nakon toga ukrcao na škunu »Vesta«, kojom je zapovijedao kap. Đuro Milošević iz Dobrote. »Vesta« je na moru bila laka i brza kao lastavica, pa bi i u ružnom moru prelazila s vala na val, kao da leti. Kad su stigli s njom u Havre, da tu nakrcaju rudu za industriju tanjira, pozove zapovjednik Đuro k sebi Bronzana i reče mu: »Sad, sinko moj, preporučam ti brod, jer mene boli noga, pa ja idem kući, a ti upravljaj njime.« I zaista, zapovjednik Milošević pođe kući, a Bronzan ostade na njegovu mjestu još daljnje četiri godine.

Sa »Veste« prešao je na škunu »Niko«, koja je bila vlasništvo gospara Nika Svilokosa iz Dubrovnika.

»Pok. gospar Niko bio je dobar i vješt trgovac« pripovijeda kap. Bronzan«. Imao je svoje mlinove u Župi dubrovačkoj, pa smo po dva puta svake godine donosili žito iz

Taganroga, Odese ili Nikolajevska za njegove mlinove. Usidrili bismo se pod Lokrumom, odakle se iskrcavao i prenosio teret.

Rusku pšenicu »ozimu« miješali smo sa žitom iz Male Azije, koje je davalo malo ljuske, pa je tako bilo ukusnije. Brodovlasnik Svilokos uvijek bi bio zadovoljan pa bi govorio: »Nije c i j e n o, ali je odlične v r s t e«.

On nije imao običaja da osigurava brod ili teret. Poslovi su mu uvijek dobro napredovali. Rijetko se spominje, da bi koji njegov brod imao avariju.

Kad sam jednom u decembru krenuo prazan sa škunom »Niko« u Crno More, dočuh, stigavši u Carigrad, da su sve glavne izvozne luke u Crnom Moru zaleđene. Ostadoh u Carigradu, da tamo nađem teret. Ponudiše mi 7.000 fr. za prijenos palja (mekinja) iz Carigrada u Palermo.

Brzojavih u Dubrovnik ponudu. Gospar Svilokos odgovori: »Preuzmi«.

Videći, da je ponuda vrlo malena, a da bi se mogao učiniti posao, pripovijeda kap. Bronzan, poslužih se varkom te javih u Dubrovnik, da je unajmitelj broda odustao od ponude, pa da preporučam kupnju robe uz cijenu od 12 i $\frac{3}{4}$ pare u zlatu po oki. Na to primih odgovor: »Krcaj polako, pazi da teret bude suh, ponudi Palermu i Savorni«.

Dok smo krcali teret, učinio sam više ponuda, ali mi odasvud odvratiše, da je teret velik. Sedam stotina tona! Videći, da nema kupca, krenuh s teretom put Dubrovnika, gdje se usidrih pod Lokrumom.

Tek što smo stigli, a okolina je doznala, da smo donijeli teret za prodaju, nastala je za njim velika potražnja. Pro-

davajući nekom više nekom manje, istovarismo čitav teret za nekoliko dana. Gospar Niko kupio je palje po 12 i 3/4 para po oki, a prodavao ga je po 24 zlatne pare. Sretne li je bio ruke! Sreća ga je uvijek služila. Njegov mlin mljeo je u ono doba za čitavu okolinu, dok je gospar Niko opskrbljivao brašnom na veliko vojsku i trgovce. Dobar i pravičan čovjek bio je gospar Niko! U mene je imao veliko povjerenje. Za svako bi mi putovanje darovao po 100 forinti, a kruha mi ne bi nikada ponestalo. Kad bih imao krenuti iz luke, gdje bih ukrcavao, obično bih od njega dobio ovakav brzojav: »Plovi oprezno, ništa ne osiguravaj«. S njegovim sam brodom plovio kao sa svojim. Često bi mi on pisao, ako mi što treba na brodu, neka nabavim u Trstu.

Kad bih stigao u Rusiju, da krcam žito, znao bih unaprijed, da me već tamo čekaju rublji, koje bi mi brodovlasnik slao preko Beča u novčanom pismu. Ja bih novac odmah ulagao u banku uz 4% dobiti, a kad bih imao da isplatim trgovca, suvišak od nekoliko rubalja ostao bi da pokrije moje manje troškove, koje bih imao za vrijeme svog boravka u gradu na pr. za kočiju, što bih je uzimao od luke do grada.

Trgujući po Rusiji, brzo sam svladao ruski jezik, ali sam za to imao i dobre učitelje. U Taganrogu bio je tada naš konsul jedan vrlo čestiti Slovenac iz Istre. On je imao tri lijepe kćeri, koje su bile odgojene u Švicarskoj i koje su govorile četiri jezika. Ja sam redovito zalazio k njima. Međusobno smo govorili samo ruski, pa bi me one uvijek u govoru ispravljale. Veselo je to bilo društvance. Išli smo zajedno na zabave, izlete, a i društva smo zajedno polazili. Tko ne bi onda naučio! To je bio pravi život pomorca.

Kad se prodavala škuna »Niko«, dobio sam od tvrtke »Kosović« iz Trsta nalog, da ponudim 1000 forinti više. Na žalost, brzojav je kasno stigao, pa se brod prodao nekom grčkom kapetanu sa Dodekaneza za 28.000 forinti.

»Deseti Dubrovački« sa 1250 tona nosivosti, bio je također lijep brod. Pripadao je Grgureviću i drugovima, a bio je građen u Gružu, tamo gdje se danas nalaze velika skladišta ugljena, nadovezuje kap. Bronzan. To su bili brodovi što su izlazili iz majstorskih ruku; čvrsti, jaki, dobro vezani, s dvostrukom palubom, ramani i za velik teret građeni, a na moru su plovili kao vile. I po najvećem temporalu, dobro odjeven i s lulom u ustima lako bih upravljao brodom. Vojska uvijek pripravna da sluša zapovijedi, a ja omjeram val za valom, što udaraju jedan za drugim, ali ne da tope brod, već da ga izdižu i na svojim hrptovima predadu jedan drugome. Tko bi se na takvom brodu bojao!

I na škuni »Nova Harnost«, s kojom smo prevozili kamen u Carigrad, dobro se plovilo. Iako je to bio brod manje nosivosti, ipak je na njemu bila sva udobnost.

Naša obična putovanja bijahu Korčula-Carigrad. U to vrijeme u Galati nije bilo nijedne kamene kuće, nego su one sve bile od drva. Mi smo donosili kamen, s kojim su podizani temelji novih palača.

Iza rata, zapovijedao sam još sa šesnaest parobroda ponajviše Dubrovačke Plovidbe, ploveći i pod zastavom saveznika.

Nakon pedeset godina plovidbe povukao sam se kući pa sada svoje stare dane proživljujem u našem lijepom, sunčanom Dubrovniku, dočaravajući sebi iza horizonta slike iz svoje pomorske prošlosti.«

SVEĆENIK UČITELJ NAUTIKE

Porodica Orebić spominje se u pomorstvu još godine 1568. Do posljednje generacije svi su Orebići bili pomorci osim dvojice svećenika. Zadnji od te dvojice, pop Ivan Orebić, imao je dozvolu od Dubrovačke Republike da sprema u manovri mlade pomorce za ispite poručnika i kapetana. Mladići čak nisu bili pripuštani ispitima bez potvrde, da su u popa Ivana učili manovru.

Jedan od poznatih predaka popa Ivana bio je kapetan Florio Orebić, kojega su za tridesetgodišnjeg rata zarobili Francuzi i odveli u sužanjstvo u Marseille, gdje je ostao 10 godina. Kad su ga pustili na slobodu zajedno sa njegovim brodom, na povratku kući napadoše ga u blizini Krfa grčki gusari, uhvatiše ga i zarobiše, pa tek kada je nakon dugog pregovaranja isplatio otkupninu, pustiše ga kući. Tada mu je bilo 110 godina.

God. 1636 Orebići su dali Austriji dva naoružana broda za prijevoz vojske iz Senja u Italiju. Radi toga, kao i za to, što su uveli prvi monopol soli, Orebići su dobili god. 1701 plemstvo od cara Josipa I.

U razdoblju od 1670—1740 god., kad je samo pelješko mjesto Orebić brojilo 100 kapetana, bilo je među njima jedanaestorica iz kuće kap. Orebića.

Obitelj Orebić Kerša posjedovala je svoj brod bark

»Mrav«, koji su za vrijeme krimskog rata iznajmili Francuzima. Na njemu su boravili ribari dovedeni iz Korsike. Brod je bio iznajmljen po ključu »sopra capich« t. j. od ribe, koja bi se ulovila, jedna bi trećina pripadala brodu, jedna trećina ribarima, dok bi ostatak išao za vojsku.

VALJAN I ČESTIT POMORAC, ALI BEZ MANIRA

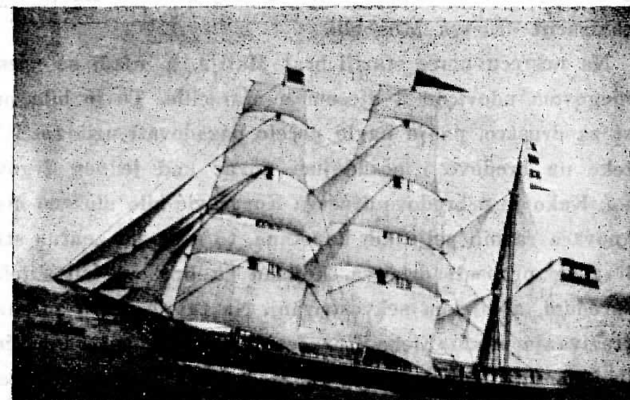
Kapetan Đuro bio je vrlo omiljen među svojim drugovima, a ipak su ga mlađi kapetani znali izbjegavati, jer se — kako su to oni nazivali — vladao previše »po domaću«.

Jednom zgodom stigao je neki naš brod u Antwerpen. Časnici pođoše — kao obično u nedjelju — da se pozabave, pa svratiše u jedan otmjeni restaurant na objed. Tek oni na vrata, kad se s dna dvorane diže jedan čovjek s ubrusom vezanim oko vrata i pođe im radosno u susret, da im nazove bučnu dobrodošlicu. Kako je baš bilo vrijeme objeda, dvorana je bila puna otmjenog svijeta, pa je i naš zemljak, — a to je bio baš kap. Đuro, — bio usred jela, kad je opazio poznata lica iz domovine. Mnogi pomorci zamišljaju kokoš kao najslasniji zalogaj, jer dugo vremena žive o slanom mesu, pa je i kap. Đuro, čim mu se pokazala prva prigoda, odlučio da se naužije kokoši. Zato je i taj čas baš sladio brkove slasnim batakom, pa je s njim u ruci, vičući i mašući rukama, pohrlio prema zemljacima, koje je taj srdačan doček pred toliko tihih, stranih gledalaca samo — zaprepastio.

Drugom jednom zgodom — a bilo je to u Londonu — pozove kap. Đuro svoga mlađeg časnika da pođe s njime u operu. Ovaj se, nazovimo ga Vicko, izgovarao na sve moguće načine i konačno mu je uspjelo uvjeriti zapovjednika, da je ozbiljno spriječen i da ne može s njim poći. Međutim se ipak

zainteresirao za operu i u posljednji čas odlučio poći sam. Bio je uvjeren da kap. Đuro ne će ići bez društva, a ako i pođe, da ga u golemoj operi ne će opaziti. Uđe on dakle u operu, kupi kartu i pođe na svoje mjesto. Kad dođe da sjedne, opazi odmah pokraj sebe kap. Đuru. Ovaj mu se neobično obradovao misleći, da je časnik želio da ga iznenadi i sve je hvalio srećan slučaj, što su dobili mjesta zajedno. Započela je predstava. Blagi zvuci »Madame Butterfly« ubrzo uljuljaše u san kap. Đura i domalo poče on glasno hrkati. Naravno, da su se susjedi stali okretati i tiho prosvjedovati, a naš Vicko gurnu kap. Đuru laktom u rebra. Ovaj onako sanen poče svom snagom pljeskati učinivši tako položaj svoga mlađeg druga još nesnosnijim. Kad se to par puta ponovilo, časnik se sav u znoju predao nemiloj sudbini, pa tek što je svršio čin, pobježe iz gledališta ostavljajući kap. Đuru, da sam dalje uživa u čarima Puccinijeve muzike.

PELJEŠKO BRODARSKO DRUŠTVO U RUSIJI



Bark »Elena Kovačević«. Sagrađen na Rijeci god. 1860. Imao je 2 topa i 10 ljudi posade. Nosio je 441 tonu. Sijelo društva Marianopol.

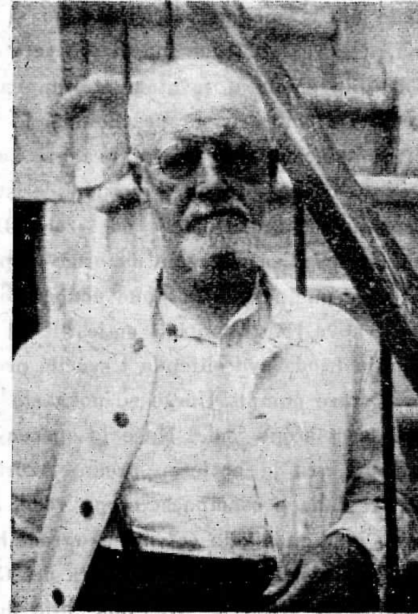
Koliko su bili poduzetni naši stari pelješki pomorci, svjedoči nam primjer braće Kovačevića iz Vignja. Njih su dvojica: Matija i Franić još prije stotinu godina pošli mladi u Rusiju, da trguju žitom. Nastanili su se u Marianopolu na Crnom Moru, gdje se Matija i oženio jednom Ruskinjom, s kojom je imao petoro djece. Kako im je za njihovu trgovinu trebalo brodova, to su ih počeli sami graditi. Sagrađene brodove krstili su imenima žene i djece starijega brata: Elena, Fran, Stefan, Viktor, Aneta i Klarisa. Za zapovjednike svojih jedrilica uzimali su svoje zemljake s Pelješca, većinom svoje rođake. Kao mešetar radio je za njih njihov stric Antun iz Vignja. Brodovi su bili registrirani u Rusiji; samo je jedan bark plovio

pod austrijskom zastavom. Cijeli uređaj društva bio je nalik organizaciji društva Mimbelli.

Na nesreću umre stariji brat Matija, a mlađi se preseli s njegovom udovicom i djecom u Marseille. To je bila propast za društvo, pa je naglo počelo nazadovati uzimajući hipoteke na brodove i posuđujući novac kod jednog trgovca Grka. Kako je u brodove društva Kovačević bilo uloženo mnogo novaca raznih peljeških kapetana, to su i oni znatno stradali zbog propasti društva, kojemu su brodovi bili dijelom rasprodani, a dijelom sekvestrirani. Na taj je način za razna potraživanja brod »Elena Kovačević« došao u ruke kućišćanskih kapetana, koji mu promijeniše ime u »Viganj«. Kuća u Marianopolu prodana je također na dražbi i tako je došlo do potpune likvidacije poduzeća bogate braće Kovačevića iz Vignja.

KARDIF TRINIDAD

SMOLA UZROKOVALA SMOLU

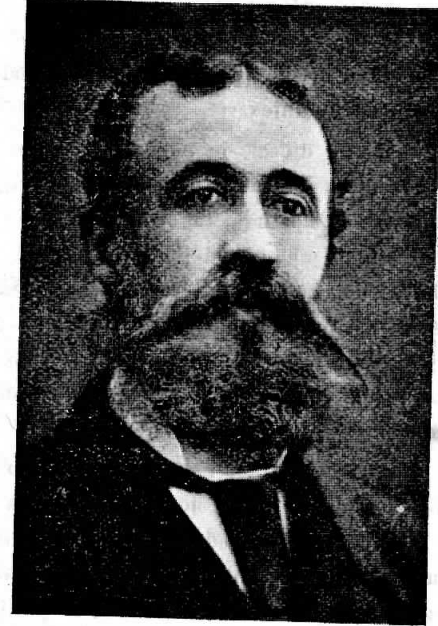


Kap. Antun Štuk rođen je 1858 godine u Kućištu. Sa 16 go-godina svršio je dubrovačku nautiku pod upravom Podića. Počeo je ploviti 1875 god. sa brodom »Nuova Fama«. Sa 21. god. postaje zapovjednikom škune »Ren« od 400 tona, s koje prijeđe na loger »Antun«. U 26. god. zapovijeda barkom »Pe-lješac«, s kojim je putovao u Englesku. S Pelješca prijeđe na bark »Viganj«, a kasnije na parobrode kapetana Lovre Kosovića.

Na jednom svom putovanju u Trinidad jedrilicom »Viganj« od 800 tona, pripovijeda kap. Antun Štuk, stavio sam na brod još u polaznoj luci Cardif novu sisaljku na vjetar,

jer stare pumpe više nisu bile dobre. U Trinidadu smo krcali smolu, ali nikako nisam mogao postići, da mi se sav teret krca u bačvama, nego samo jedan manji dio tereta, tako da je većim dijelom bila smola u rasutom stanju, nakrcana po skladištima broda. Do Gulfstreama pratilo nas je lijepo vrijeme, ali u struji naiđosmo na strašni uragan, koji nam je slomio jarbol, odnio barke i fogun, i potpuno očistio palubu. Tada smo bili nekih 300 milja daleko od Azora. Da naš položaj bude još teži, ubrzo se pokazalo da brod propušta vodu, i da nisu samo stare pumpe bile potpuno neupotrebljive, nego nam je zatajila i nova. Nju smo bili smjestili na krmi, dok se smola u valjanju broda sva slijepila i sručila prema pramcu, polomivši sve stare pumpe. Ubrzo se pokazalo, da je bilo u brodu više od deset stopa vode. Naše je spasenje ležalo u dobrom vjetru, koji nas je potjerao prema Azorima, kamo stigosmo nakon tri dana s osamnaest stopa vode. Jedva smo još plutali, jer su nam manikele (otvori u ogradi broda) bile već razom vode. Na Azorima u mjestu Punta del Gada čekali smo na prekrcanje tri mjeseca, sve dok nije došao jedan francuski parobrod i u sporazumu sa vlasnikom smole ponio teret u Trinidad, a naš je »Viganj«, koji je postao nesposoban za putovanja, osiguravajuće društvo prodalo na dražbi španjolskom društvu ugljenara.

OD „MALOGA OD KUHINJE“ DO BRODOVLASNIKA



Pavao Švago iz Konavla. Čudo pomorske karijere.

Kapetan Vicko Marinković često bi pripovijedao o Pavlu Švago iz Konavala i njegovoj neobičnoj pomorskoj karijeri. Kad je kap. Vicko jednom bio s brodom u Carigradu, zateče jednoga dana na palubi nekog dječaka od neko četrnaest godina, koji ga zamoli, da ga primi na brod i dade mu na njemu posla. Kako je kap. Vicko imao potpunu posadu, nije htio da uzme maloga, nego ga odrešito odbije. Međutim, vrativši se na brod s posla, opazi, da je dečko još uvijek na brodu. Da-

pače, mali mu ponovo priđe moleći ga i zaklinjući ga, da ga ipak uzme, jer je u stranom svijetu bez igdje ičega. Mališ se konačno kapetanu smilio i on ga primi na brod kao »pomoćnika malome od kuhinje«.

Odmah u početku dječak je pokazivao veliku ljubav za brod i za more, pa je u kratko vrijeme lijepo napredovao u svojim početničkim dužnostima, tako da je doskora u vještini i okretnosti prestigao maloga od kuhinje, pa kad je unaprijeđen za sobara, pokazao se i u tome poslu vrlo uredan i spretan. U svakome je radu bio čist i marljiv, i što god bi mu se zapovjedilo, to bi odmah učinio brzo i vješto. Najradije je boravio na palubi, pomažući kod čišćenja i ređenja i kod sklapanja jedara.

Kada je kap. Vicko vidio, kako dječak lijepo napreduje u mornarskoj vještini, upita ga jednoga dana, da li zna čitati i pisati. Kad mu je Pavo odgovorio, da ne zna, dade zapovjednik nalog prvome časniku, da obučava maloga. Nisu prošla iza toga ni dva putovanja, a dječak je već čitao i pisao, kao da je s veoma dobrim uspjehom svršio osnovnu školu. Kad je to naučio, počeo se sve više zanimati za kompas i kormilo. Redovito bi promatrao kormilara kako okreće točak, a kad bi čistio busolu, više bi proučavao njezinu ružu, nego što bi pazio na svoj rad. Uvijek bi propitkivao, kako se što na brodu zove i čemu služi.

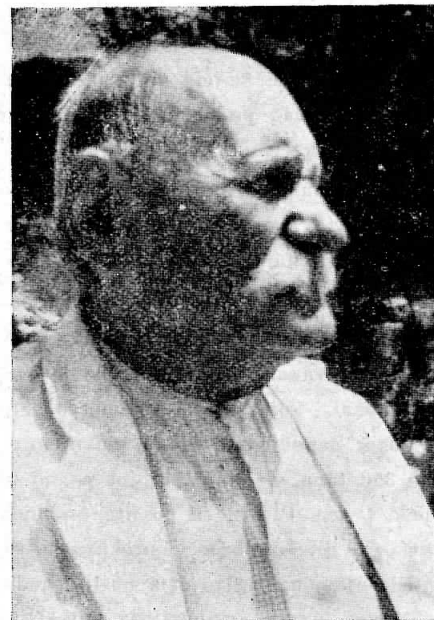
Kad je već postao mladićem, upita ga jedanput zapovjednik, ne bi li htio gledati na sekstant, na što mu Švago odgovori, da on to već umije. Kako to? Od svoje male plaće, on je dugo štedio i na jednom putovanju u Engleskoj kupio u nekog staretinara od svoje uštednje jedan stari sekstant,

s kojim je kriomice učio promatrati sunce. Na veliko čudo zapovjednika Vicka Pavo je okretno baratao sekstantom i brzo čitao visinu sunca. Razumije se, da je nakon toga mladić naglo poskočio u zapovjednikovim očima i da je ubrzo postao kormilar. Pomoću kap. Vicka počeo se spremati i za oficirski ispit, pa kad je navršio potrebnu plovidbu, zaista je taj ispit s uspjehom položio.

Švago je dugo vremena služio na Mimbellijevu brodu »Luka Padre«, pa mu je postao i zapovjednikom. Izmjenjivala se posada, ali Švago je stalno ostao na zapovjedničkom mostu. Kad je jednom stupio na to mjesto, to je i ostao na njemu trajno, i kad su Mimbelli stali rasprodavati svoje brodove, on je prekupio »Luka Padre« i postao mu vlasnikom.

Svome se prvom zapovjedniku redovito javljao nazivajući ga u svojim pismima »najdražim dobročiniteljem«, a svršavajući potpisivao bi se »vaš najpozniji sluga« Pavo Švago.

TRIDESET BOŽIĆA UZASTOPCE NA MORU



Kap. Nikola Buntjelić, roden 1860 god. u Kućištu. Plovio je na jedrenjacima: »Časni«, »Madre«, »Maria«, »Josip«, »Elnston«, »Attivo«, »Alice« i »Drina«. Plovit je počeo god. 1872, a povukao se god. 1920.

Kap. Nikola Buntjelić ubraja se među one stare pomorce, koji su veći dio svoga života proveli na moru ploveći i razbijajući valove smrti malim jedrilicama od jedva 400—1200 tona nosivosti.

Kada se u ono doba u razgovoru spomenula riječ »bark«, pomišljalo se na jedrenjak, koji plovi od Crnog i Sredozemnog Mora, te prelazi u Ocean bez straha, da će mu se što dogoditi.

Pomorci su imali čvrsto uvjerenje u neslomivost broda, u sigurnost njegove konstrukcije i njegovih jedara, a što je glavno, bili su neustrašivi, jake volje i gvozdenih ruku. Sve to tumači i opravdava one smjele pothvate naših pomoraca, što se spominju tu i tamo po našim knjigama i časopisima, pa ih s veseljem čovjek čita.

Samo se po sebi nameće pitanje, što je sve kapetan Nikola Buntjelić proživio kroz trideset Božića, trideset neprekidnih godina na moru, ne dolazeći nikada kući.

Kap. Nikola priča, da je njegov djed bio pomorac, isto tako i njegov otac i stričevi, a i oba njegova brata.

Kad mu je bilo dvanaest godina, počeo je svoj pomorski život na škuni »Časni«, koja je bila vlasništvo pelješkog dru-Nosila je 350 tona. Zapovjednik joj je bio njegov ujak Ante štva. Nosila je 350 tona. Zapovjednik joj je bio njegov ujak Ante Pešut. pok. Ivana. Plovili su po Sredozemnom i Crnom Moru. Upoznavši sve dijelove broda i prokušavši, to znači ploviti po moru jedrenjakom, prešao sam poslije godine dana sa »Časnog« na »Madre Maria«, pripovijeda kap. Nikola. Madre Marija bijaše bark od 700—750 tona nosivosti.

Iako sam znao da bark Madre Maria putuje iz jednog oceana u drugi, ipak sam se odlučio na taj prijelaz, jer me je gonila velika ljubav za more, i želja za upoznavanjem svijeta, dok za strah nisam znao, ma da sam bio još dijete, »Madre Marijom« zapovijedao je moj ujak Stijepo Kosović. Kad je on prešao na novi brod »Josip«, odoh i ja s njim, a s »Josipa« sam prešao na bark »Drinu« od 700 tona nosivosti, koja je plovila Sredozemnim Morem i Oceanom. Veći dio svoje plovidbe izvršio sam na »Elmstonu«. Eh! — priča kapetan Nikola zanoseći se uspomenama — »Elmston« je bio krasno uređen brod. Imao je sve udobnosti za prijevoz putnika.

Jednom sam, putujući s njime iz Buenos Airesa u Capetown, imao da prevezem 56 Engleza i jedan cirkus. Od životinja bilo je tu uz majmune ponajviše pitomih i mirnih životinja kao konja, zebri, magaraca, papiga, pasa, gusaka itd. Taj put dobio sam naročitu dozvolu za prijevoz cirkusa, jer tada nije bilo linije za Capetown. Od Buenos Airesa do Capetowna plovio sam mjesec dana, ali mi se dobro isplatilo, jer sam za prijevoz primio 600 engleskih funti.

Da, da, tada se živjelo drugačije, nastavio je kapetan Nikola. Radilo se, ali se i dobivalo. Kad sam krcao petrolej iz Bakua za Aleksandriju, imao sam 55 centi od franka po sanduku. Za žito iz Suline u Genovu plaćalo se 2 franka po toni. Franak je tada imao veliku vrijednost, jer se računalo sa zlatnim frankom, koji je bio izjednačen s engleskom funtom u omjeru: 1 funta = 25 franaka. Poslovi su se većinom zaključivali u francima, a ugovori su bili pravljeni na engleskom jeziku. Jedino se prijevoz tereta za Englesku računao u šilingima. Često naval (prevoznina) nije bio visok, ali su ipak naši armaturi dobro zarađivali. A i mi kapetani nailazili smo na uviđavnost naših brodovlasnika, koji su nam priznavali 2% brutto prihoda i davali 5 £ mjesečne plaće.

Što se tiče hrane na jedrenjacima, moram priznati, da je bila slaba. Obično se davala slana govedina i galete, nedjeljom meso iz konserve, a kada bi se u gameli našla kokoš, to bi značilo praznik na brodu. Vino se na brodu davalo samo na blagdane ili iza kakve izvanredne rabote. Vojska na brodu bila je odana i vjerna. Moji su mornari bili redovito Dalma-

tinci, najviše s Pelješca i s otoka Lukorana. Ostajali bi po nekoliko godina na istom brodu. Bili su povjerljivi, ustrpljivi, radišni i valjani, jednom riječi — dobri.

Zapovijedao sam punih 30 godina brodovima na jedra i nikada nisam imao avarije. U svoje 42 godine plovidbe prošao sam gotovo sve strane svijeta.

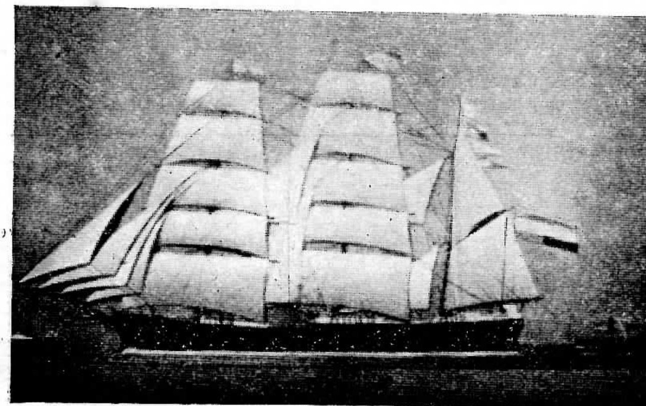
Ploveći jednom »Josipom« u Ameriku zatekao me u Golfstreamu uragan t. z. tipa rotatorija. U ono vrijeme nismo imali današnjih sprava, koje bilježe početak uragana na stotine milja. To je nevrijeme trajalo neko dva sata. Kad je uragan počeo nadolaziti, pozatvarasmo jedra, a more se počelo sve jače uznemirivati i podizati brod. Pljuskalo nas je iz početka sa svih strana, dok brod nije postao igračka valova. More je nosilo sve, što se na palubi nalazilo, i kad je nakon dva sata teškog iskušenja uragan počeo popuštati, opazili smo, da je sa palube nestalo svega. Sreća što smo plovili prazni, jer bismo inače bili stradali. Ipak smo prošli sretno i doplovili zdravo za nekoliko dana punim jedrima u luku.

Po sedam osam godina plovili smo neprekidno oceanom: Atlantikom ili Pacifikom. Putujući, susretali bismo naše brodove dubrovačke, pelješke, i riječke plovidbe. Najviše je na njima bilo Lošinjana. To su bili sretni časovi, kada smo izmjenjivali pozdrave zastavama ili, ako smo prolazilo blizu jedan drugoga, megafonom. Svi smo se mi kapetani poznavali među sobom, pa smo obično pitali za pravac putovanja i kako je na brodu. Inače smo se sastajali i u raznim lukama. Tko sretniji od nas. Na večer bi se sastajali ili na brodu ili na kraju. Govorilo se o poslovima, ali najviše smo se sjećali

naših u domovini. A što da kažem o našim mornarima, koji su bili ponajviše naša čeljad s obala Jadrana? Oni su se brzo upoznali i sprijateljili. Harmonika bi ih sakupljala i veselila.

Trideset Božića proveo sam neprekidno na moru, a trideset i prvi tek 1911 godine, došao sam kući i proslavio ga kod svoje rodbine. Mnogo se za to vrijeme promijenilo u mom mjestu. Redovitim dopisivanjem imao sam približnu sliku svoga rodnog mjesta, pa sam bez ikakva iznenađenja promatrao svoje rodno mjesto, gdje je bilo koješta izumrlo i koješta izmijenjeno. Kod kuće sam malo boravio, pa uz takve okolnosti nisam mogao ni da se oženim.

Posljednja dva putovanja izvršio sam na parobrodu »Nereidi« a more sam napustio posve 1920 god. i tako zaključio svoju 42-godišnju pomorsku karijeru.



Bark »Josip«

PROPAST BARKA „DRINE“

U kasnu jesen 1898 god. uputio se željezni bark »Drina«, vlasništvo Tome Kosovića, natovaren kukuruzom iz Buenos Airesa u Englesku.

Udovica zapovjednika Ivana Balaša iz Vignja pripovijeda, da je nakon deset dana lijepog putovanja brod iznenada u nešto udario, iako je bio već više od 400 milja daleko od braziljske obale. Jedrenjak je naglo počeo tonuti, pa je odmah posada poskakala u dvije lađice, od kojih je jednu vir potonulog barka odmah povukao za sobom. U drugoj se nalazio kapetan Balaš s drugim časnikom, s kadetom, s dva kormilara i jednim mornarom.

Bez orijentacije, bez hrane i bez vode, ostali su prepušteni tajnim silama morskih dubina. Žeđ je bivala sve nepodnošljivija, pa dvojica od društva stadoše piti more, pogoršavajući tako još više svoje užasno stanje.

Dvije morske lastavice, koje im se baciše u barku produžiše im život i okrijepiše već malaksale snage. Ipak dvojica ne mogoše izdržati, već poludješe i podlegoše mukama, jedan šestog, a drugi osmog dana.

Devetog dana približavala se lađica svjetioniku prema Rio de Janeiro, odakle ih ugledaše i pođoše u pomoć preživjeloj posadi. U svjetioniku natrše otekle paćenike alkoholom i njegovahu ih bratski, dok se ne oporaviše dotle, da su nanovo mogli hodati.

Kad su stigli u Rio de Janeiro, ostali su još neko vrijeme u bolnici, a onda od trinaest članova posade krenuše kući samo četvorica: zapovjednik, drugi časnik, kadet i jedan kormilar.

MEĐU LJUDOŽDERIMA

Propast barka «Adrastea«

Nema tome još ni sedamdeset godina, što je bark »Adrastea« zateklo veliko nevrijeme u blizini obala Maroka.

Zapovjednik Ivo Kastrapeli, rodom Dubrovčanin, uzalud je nastojao da ga spase. Valovi ga razbiše o obale Afrike.

Slijepim slučajem spasla se sva posada. Ali, iako su izbjegli smrti u valovima, čekala ih je sada, još mnogo gora sudbina, jer se na kopnu brzo nađoše kao zarobljenici urođenika.

Već sutradan iza brodoloma razumješe nesretni sužnji, da su zapali među ljudoždere, koji ih kane poubijati i pojesti.

Dogovore se, da kušaju još posljednje i da se u mrak svi dadu krišom u bijeg. Na sreću nađoše barku od razbijene Adrasteje, koju je more bacilo u kraj, i s njom se uputiše na more. Sreća ih nije iznevjerila. Domala ugledaše neki jedrenjak, koji ih opazi, ukrca i spase od užasne smrti

SULTANIJA ŽENA—MORNAR

Čitajući o istraživanjima i pothvatima suvremenih ruskih pomoraca, divimo se njihovim ženama, koje sudjeluju na putovanjima i surađuju sa svojim muškim drugovima. No rijetki su oni, koji bi mogli zamisliti, da je naš pitomi Pelješac još prije neko 100 godina dao prvu, a sigurno i jedinu našu ženu-mornara, koja je čak obavljala službu božmana.

Bila je to Marija Grčić, rodom iz sela Čikatića kod Vignja, poznata među mornarima pod imenom »Sultanija« radi svoje stasitosti, odrešitosti i muškoga držanja i glasa.

Kao djevojka od devetnaest godina uputila se Marija preko Grčke pješke u Carigrad. Tamo je ostala nešto više od dvije godine i upoznala sve zakutke i sva mjesta, gdje su se sastajali mornari. Kako je bila inteligentna, naučila je i nekoliko jezika, tako da se mogla u njima dobro sporazumijevati. Nakon dvije godine njezina boravka u Carigradu, stigao je tamo jedan engleski brod, na kojemu je bila i zapovjednikova žena, očekujući skoro porođaj. Marija se ukrcala na taj brod, da poslužuje kapetanovu ženu, pa je tako došla u Englesku.

Iskrcavši se na kopno, preobukla se Marija u mornarsko ruho i ušuljala na jedan jedrenjak, koji je plovio u Sjevernu Ameriku. Kad se brod odalečio od kraja, izvuče se Marija iz svog zakloništa i zamoli kapetana, da je ostavi na brodu. Ona t. j. on želi da potraži sreću u Americi, a kako nema novaca da plati prijevoz, voljan je obavljati sve brodske poslove, dok mu se ne pruži prilika, da se iskrca u zemlji svojih očekivanja i nada.

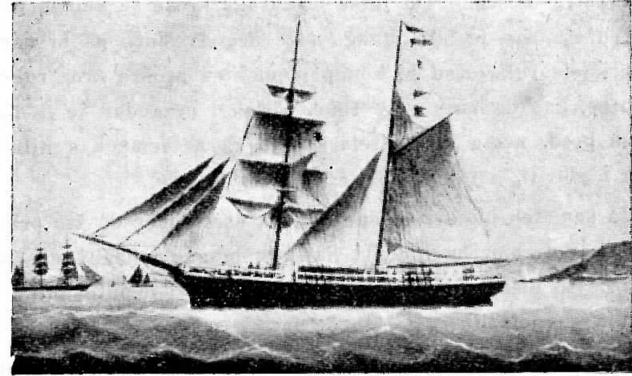
Doskora se pokazalo, da je novi mornar neobično spretan i vješt mnogim poslovima. Svuda je bio hitar i okretan,

pa se nije moglo utvrditi, da li je brži u manovri oko jedara ili u kuhinji kod spremanja hrane. Nije prošlo dugo vremena, a novi je mornar već upravljao kormilom i skoro zatim počeo vršiti dužnosti božmana.

Koliko je godina Marija proboravila na brodovima i kuda je sve putovala, teško je utvrditi, jer je se spominju tek najstariji pomorci. Naš znanac, božman Ivan Suhor, susreo se s njom jednom u Carigradu, a jednom opet u Engleskoj. Oba puta je bila odjevena u muško.

Njezin rođak, 73-godišnji Ivan Habić iz Vignja, također pomorac, pripovijeda, da se sa trideset godina iskrcala u New Orleansu, gdje se udala za svog zemljaka Petra Talijančića. S njime se dala na ribarenje i gajenje kamenica (oštriga), pa kad su zaradili dosta novaca, vratiše se nakon nekoliko godina u Viganj, gdje je Marija umrla kao udovica u starosti od blizu 70 godina. Tadanja seoska dječurlija, — sada su to već pedesetgodišnjaci, — bojala su se mrke starice, njena vjetrom i suncem opaljenog lica, surova mornarskog izgleda, i nadaleko bi obilazila kuću »Sultanije« na svome putu u školu.

KAMEN ZA CARIGRAD
SINGALEŠKA JEDRILICA



Škuna Benedetto

Osim u Pelješko pomorsko društvo, ulagali su naši Pelješčani svoj novac i u brodove kuća Kosović, Bijelić, Kovačević i razne druge, pa ih nalazimo i kao suvlasnike društva »Seravallo«, kome je sjedište bilo u Trstu. Sami Kućišćani imali su više od polovice udjela u oba društvena broda: škuni »Idi« i »Benedettu«.

S »Idom« od 440 tona i 8—12 članova posade plovili su i kapetani Juričevići iz Kućišta.

»Ponajviše smo u Vrniku na Korčuli krcali kamen za Carigrad« pripovijeda kap. Ivo Juričević, danas glavar Kućišta. Tu su bili pragovi, korniže, stube, te različiti ukrasni dijelovi bijeloga korčulanskog kamena, iz kojega su se gradile ne samo mletačke, već i carigradske palače. No kako je »Ida« bila malen brod, nije na njoj bilo ni vinča,* pa je krcanje bilo

* Stroj, koji služi pri ukrcavanju i iskrcavanju tereta.

time veoma otešćano. Od jutra do mraka krcao se kamen pomoću užeta, što je bilo mnogo teže nego veslati, pa bi nam sve bridjele ruke. Kad bi konop popustio i prošao kroz ruku, činilo se, kao da nam gore ruke. Težak i nezgodan je to teret za brod, nema elasticiteta, pa je za nevremena s njime teško i ploviti, a lako može doći i do nesreće.

Ja sam tek bio svršio nautiku, pa sam žurio, da što prije steknem potrebnu navigaciju, kako bi mogao položiti stručni ispit. Za to nisam bio izbirljiv u brodovima i u putovanjima, na koja su polazili.

Išao sam i do Ceylona. Pogledajte onu uspomenu na zidu. To je prava singaleška jedrilica u miniaturi. Ovoj je istina samo 80 cm, ali je vjerno izrađena prema originalu. Ove jedrilice imaju naročitu konstrukciju, da se za velikog mora i vjetra ne bi prevrnule. S njima Singalezi prevoze putnike i obavljaju sve manje trgovačke poslove. Naročito ih je krasno vidjeti, kad se utrkuju u jedrenju.

No da se vratimo našim jedrenjacima i mojoj plovidbi na njima. Ne ćete vjerovati, da je tada za brodovlasnika bilo najbolje? Promislite samo i proračunajte! Brod bi kupili njih nekolicina, polovinu bi platili, a polovina bi ostala na kredit. Osigurali bi ga, a poslovi bi išli dobro. Poslušajte samo, kako smo mi bili plaćeni na logeru »Srbija«, koji je pripadao Milinovićima iz Boke. Sam zapovjednik Luka Dadrešić primao je samo trideset forinti mjesečno, božman osamnaest, a kuhar petnaest forinti; kormilari su radili za hranu bez plaće, a dva svršena nautičara Đirolimić i Leva plaćali su brodovlasnicima svaki po trideset forinti na mjesec, samo što ih je primio, da mogu svršiti potrebnu navigaciju. Sad računajte,

pa ćete se odmah uvjeriti, zašto se naša jedrilačka mornarica mogla da razvije punom snagom.

Kamo sreće, da se dobiveni novac upotrebljavao za nabavljanje parobroda pa da se odmah likvidiralo sa jedrenjacima! Ne bi sada toliko nas kapetana sjedilo nezaposleno kod kuće«, završio je svoje razmatranje kap. Juričević.

SLIKARSKI KIST I HARMONIKA



Plovidba jedrenjacima često bi se odugovlačila, naročito za tišine i lijepog vremena. Tada bi naši pomorci tražili razonode u pjesmi, svirci, knjigama i slikarstvu. I dok bi se mornari veselili uz harmoniku, časnici bi se u većini slučajeva bavili čitanjem, slikanjem ili rezbarenjem brodskih modela, koje su izrađivali sami daroviti kapetani.

Mnoge od njih spominju kao vanredne poliglote. Tako se pripovijeda o kapetanu Antunu Škopiniću, nazvanom Gaćina, da je poznavao osamdeset indijskih dijalekata, koje

je naučio ploveći indijskim vodama, krcajući rižu i tikovinu* kao zapovjednik lošinjskog broda »Heradure«.

Neobično i nevjerovatno zvuči, kad se o kojem pomorcu pričaju nastranosti. Tako se pripovijeda o starom kapetanu Mati Fiškoviću, da je bio osobenjak. Više puta je odbio, da krca brod ugljenom uz 60 franaka po toni samo zato, da ga ne bi zamazao, iako je kao suvlasnik broda i sam bio zainteresiran u tome, da dobije što bolji nol odnosno prevozninu.

U to su vrijeme mornari često krcali ili bar pomagali kod krcanja tereta. Za nagradu bi dobivali bolju hranu i vino. Inače bi se obično najbolje hranili u Rusiji. Ruske su galete bile poznate kao najbolje. Kad bi ih zakišali u vodu, narasle bi za trostruko, pripovijeda osamdesetgodišnji Luka Rudeč, božman iz Kućišta, koji je pošao na more već sa devet godina. Prvo mu je putovanje bilo od Korčule do Trsta trabakulom Dida Dediola, koji je pošao na put praćen samo od dvojice devet-godišnjih dječaka. Putem su za vrijeme, kada ne bi bilo vjetra, bacali mreže, ribarili i tako se hranili.

Ribanje je najdraže spominjanje starca Rudeča. Kad brod ne bi plovio — što se događalo obično u debelim morima za velikih tišina — oko njega bi narasla trava, dolazile bi ribe na travu, a mornari bi ih tada hvatali udicom ili ostimà.

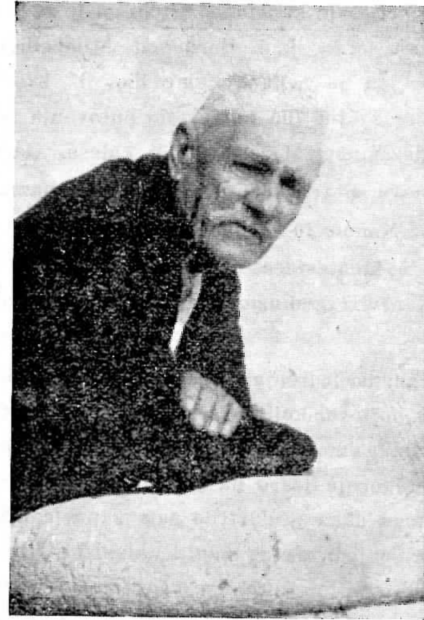
Rudeč se ponosi svojim zdravljem. Iako pogrbljen, on i danas radi, a najdraže mu je bavljenje oko svoje barke. «U čitavom svom životu nisam bio nikada bolestan. Koliko sam samo puta zaspao mokar do kože u borbi s valovima, — najmanje pedeset puta — i to bez presvlačenja, pa mi ipak nije nikada naudilo.

More je zdravo, svršava Rudeč svoje pripovijedanje, jer da je bila slatka voda, nitko živ ne bi ostao«.

---

* Jedna vrsta indijskog drveta.

ŽIVOT NA JEDRENJACIMA



Kap. Antun Buntjelić, rođen u Kućištu 1873. Kap. Antun, naslonjen na kamenom stupu u Kućištu, na koji bi se vezivali brodovi, žali za lipim prošlim vremenima.

Kapetan Antun pošao je nautiku u Dubrovnik, kada mu je bilo 13 godina. Da bude primljen u prvi razred, poslužio se varkom, pa je na nagovor inspektora izjavio tadanjem upravitelju Luju Klaiću, da ima 14 godina.

Već poslije 10 mjeseci ostavi nautiku, zanesen pripovijedanjima svojih starijih drugova, koji su davno bili stekli iskustvo na moru. Tako se sa 14 godina prvi put ukrcao na bark »Pelješac za kamarota (sobara). I »Pelješac« je pri-

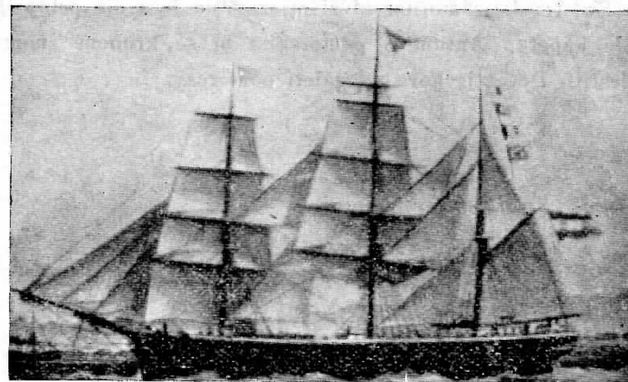
padao društvu peljeških kapetana. Kupio ga je sa ostalim drugovima Antunov otac, kap. Baro, od Mimbellija u Trstu. Kapetan Baro mu je neko vrijeme bio i zapovjednikom. «Pelješac» je sa svojih 700 tona vršio putovanja između luka Crnog i Sredozemnog Mora dotičući Odesu, Galac, Solinu, Marseille, Genovu, Barcelonu itd. Kadgod bi odlazio s teretom i u Englesku. Nakon 20 godina plovidbe « Peljesac» je potonuo uz obale Montevidea.

O svojim prvim godinama na moru pripovijeda kapetan Antun ovo:

»Biti sobar na jedrenjaku značilo je u ono doba pomagati kod svih poslova, koji su se obavljali na brodu. Na sam mig zapovjednika morao sam napuštati sav drugi posao i skakati na najgornje jedro na jarbolu u visini od neko 30 metara. Jednoga dana posluživao sam zapovjednika kod ručka, kad on zapovjedi, da se smota najgornje jedro, i ja sam odmah napustio posluživanje i skočio, da se popnem uz jarbol, a već se znalo, tko će me zamijeniti kod posluživanja. I kod spuštanja i podizanja sidra imao sam svoje stalno mjesto za slučaj potrebe. Pomagao sam potezati lance i konope, a nisu me štedjeli ni kod ukrcavanja i iskrcavanja tereta. Od ranog jutra redovito bih radio na vinču sve, dok nije trebalo prostrti sto. No već u dva sata iza objeda bio sam opet na svojem mjestu. Jednako kao ja, i drugi su radili više poslova.

Nakon tri godine plovidbe pošao sam kući na kratki odmor, a onda me otac ukrcao na bark «Noe», vlasništvo pelješkog društva. Na njemu sam ostao nekoliko mjeseci. Na poziv prijatelja moga oca, kapetana Ivana Krstelja, u Mar-

seillu se ukrcam na bark »Angela Camilla«, i na njemu sam ostao punih 18 mjeseci. U to vrijeme plovili smo za Antile i zaliv Sv. Lovrinca u Kanadi. I ovdje sam bio u istom svojstvu kao na ranijim brodovima, a vršio sam i stražu časnika, jer je kapetan bio često bolestan. Kad mi je isteklo potrebno vrijeme za plovidbu, ukrcao sam se u Marseillu na brigantin »Mailat« riječkog društva, s kojim sam pošao do Rijeke. Tu sam se iskrcao i nakon 6 mjeseci položio ispit za časnika. Nakon toga sam se ukrcao u svojstvu »škrivana« na bark «Pelješac» i ostao na njemu dvije godine. Tada sam se opet iskrcao, učio sam 6 mjeseci i nakon toga položio u Trstu ispit za kapetana. Odmah nakon ispita krenuo sam u Cadis blizu Gibraltara, da zamijenim svoga oca u svojstvu zapovjednika



Bark »Pelješac«. Sagrađen na Rijeci god. 1863. Vlasništvo raznih kapetana u Kućištu.

broda. Odavle sam, ukrcavši se, krenuo prema Buenos Airesu. Stigli smo za 75 dana. Tu smo krcali pšenicu za Hamburg.

Tako su se nastavljala moja putovanja na jug i sjever Oceana, većinom s teretom pšenice i uglja.

Kad sam iz Cadisa krenuo sa soli put Buenos Airesa, počeo mi je brod propuštati vodu, od koje se počela topiti so. Da spriječim veću nesreću, dao sam so bacati u more, pa sam pomoću Nikole Mihanovića dobio u Buenos Airesu odštetu za nastalu avariju.

Jedrenjacima sam zapovijedao osam godina, a onda sam prešao na parobrode. Taj je prijelaz s jedrenjaka na parobrod značio, da se čovjek pogospodio. Na jedrilici je vladao patrijarhalan život, dok se na parobrodu živjelo brzo, točno i na sat.

Eh! težak je mornarski život, završio je svoje pripovijedanje kapetan Antun. S pomorskim bi se kruhom mogao pričestiti. Devet je kora na galeti pomorca».

MARIJA TEREZIJA NA PELJEŠKOJ JEDRILICI

Pređi Ivana Lupisa, pomorskog strojara iz Vignja, kao i pređi njegove žene, rođ. Gabela, bili su također poznati pomorci i brodovlasnici.

I u kući strojara Lupisa ima vrijednih uspomena iz starine, o kojima on zna pričati.

»Ne znam, koje je to točno godine bilo, kad se moj pradjed, Luka Kovačević, kao vlasnik broda »Kolombo« nalazio na Senjskoj Rijeci, gdje se susreo s tadašnjom caricom Marijom Terezijom. Carica je željela upoznati obale Sredozemnoga Mora i zatražila od Kovačevića, da joj iznajmi svoj brod. Kovačević rado pristade na caričinu ponudu i kao zapovjednik svoga broda pođe s caricom na putovanje. Nije mi, na žalost, poznato, koliko je trajalo putovanje i gdje su sve bili, ali kod mene još postoje darovi, kojima je Marija Terezija obdarila kapetana Luku. Od nje je same dobio na uspomenu zlatni prsten ukrašen sa 24 dijamanta i jednu ikonu krasno bojadisanu na sadri. Od misnika pak, koji se nalazio u caričinoj pratnji, dobio je tr ikomada svetačkih moći u mjedi.

S toga je putovanja kapetan Luka sačuvao i krevet, na kojemu je spavala Marija Terezija, a koji je na žalost istrunuo, pa sad postoji još samo njegova prednja strana.

Brik «Kolombo» zatekla je zla sudbina. U jednom su ga ratu zarobili Rusi, a s njime i njegova zapovjednika. Kad se teškom mukom konačno izbavio ropstva, našao se u velikoj bijedi i gorkom siromaštvu, pa je za to uzeo za druga Nikolu Andričevića i pomoću njega osnovao novo jedrilačko

Kap. Nikola Andričević, nazvan u svojoj porodici

«kantarić» radi svoje škrtosti, bio je u svojim mladim godinama zarobljen sa cijelim svojim brodom i njegovom posadom u Alžiru. Proživjeli su u tom ropstvu mnoge gorke časove. Stalno su živjeli u strahu, bijedi i nevolji, obavljajući prisilne radove, dok ih je mučila glad, jer su svaki dan dobivali za hranu žlicu kvasine i žlicu ulja s pečenim tijestom. Uz ostale muke robovanja još su ih i tukli.

Kap. Nikola bio je od prirode okretan i žilav, pa kad bi opazio da će ga tući, pobjegao bi u jednu obližnju crkvicu i tu se zaklonio, i na taj bi način izbjegavao batinanju. On je obično imao da hrani neke zvijeri, pa bi se sam hranio tim mesom, koje je nosio zvjeradi i tako prolazio bolje od ostalih svojih drugova.

U svom ropstvu našli su jednog starca od 80 godina. Kad su ga pitali, koliko robuje, on je odgovorio: »Sedamdeset godina. Zarobiše me još kao malog od foguna (kuhinje)». Čuvši to naši jadni zarobljenici, zaprepastiše se i izgubiše svaku nadu u oslobođenje.

Kad je francuska mornarica zauzimala Alžir, svi su robovi bili otpremljeni u Carigrad, pa je s njima došao i kap. Andričević nakon 7 godina ropstva.

U to vrijeme nalazio se u Carigradu jedan turski bark okužen kugom, kome se nitko nije usuđivao prijaviti za zapovjednika. Kap. Andričević, samo da bi se oslobodio svih muka i patnja, primi se zapovjedništva okuženog broda. Ipak je srećno prošao sve neprilike i tegobe, dok se brod nije oslobodio te kužne bolesti i ostao na njemu pune tri godine, nakon čega se vratio kući u Viganj i oženio se, a onda stupio u suvlašnitvo jedrenjaka s braćom Kovačevića, koji su mu bili rodbina.

PELJEŠKA PENELOPA



Mara Metilde Šimunković rod. u Žukovcu 11 aprila 1860 god.

Pišući o starim pelješkim pomorcima i njihovim doživljajima i uspomenama ne možemo mimoići jednu neobičnu staricu, ženu izvanredne memorije, koja u svojoj 75. godini života umije da u prozi i stihu prikaže čitav niz historijskih činjenica iz staroga pelješkog pomorstva.

Ta je žena gospođa Mara Šimunković, mati zapovjednika «Kraljice Marije», našeg popularnog i omiljenog «komandanta Vicka».

Ova energična žena, kći i mati pomorca, živi danas u Kućištu milujući svoje uspomene i pomlađujući ljubav prema svom jedincu sinu u njegovoj djeci. Pa ipak ta naša Penelopa, snažna i visoka, veličanstvena svojom bijelom kosom govori o svom sinu, sa strasnim drhtanjem u glasu: »On je meni sve. Moja kuća i moj rod. On mi je otac i sin, brat i sestra, muž i zet«. I zato, kad «Kraljica Marija» u cik zore prolazi korčulanskim kanalom, te noći gospođa Mara ne spava, nego čeka da se pomole svijetla na jarbolima našega najvećeg putničkog parobroda. I već oko 4 sata izjutra, ona razvija veliku jugoslavensku zastavu i otvara širom prozor svoje sobe, pa mašući s njeg bijelom maramom pozdravlja svoga »harnog sina«.

Svoga muža, kapetana Pera, izgubila je nakon trogodišnjeg braka. On je bio rodom iz Potomlja, gdje je ugledao svijetlo svijeta 1854. god. Bio je zapovjednikom orebićkih brodova porodice Štuk «Padre figli» i «Sabioncello», te škune »Ham« i bark »Kaina« od Pelješkog društva.

Kad je ostala udovicom, nije se htjela preudavati, iako je imala više prosaca, nego je živjela samo za svoga sina i dalje u kući svoga oca. Pokojni kapetan Vicko Marinković rodio se je još 1829. god. u selu Žukovcu na Pelješcu. Kada je preuzeo zapovjedništvo nad Mimbellijevim brodom »Meotide», pošla je s njime na putovanje u Crno More i njegova žena. Gospođa Mare se začela na tom putovanju, pa su joj zato na krstu dali ime Marija Meotide.

Otac Vicko bio je odvažan pomorac, koji je 32 godine svoga života proveo na moru. Zapovijedao je Mimbellijevim brodovima «Luka Padre» «Nicolo Despot», te brodovima

Pelješkog društva «Cainan» i «Peleg». Kad se povukao kući, sudjelovao je kod osnivanja Pelješkog pomorskog društva, koje se bilo razgranilo od Boke Kotorske pa sve do Trsta. Pelješko društvo nije bilo osnovano na temelju karatskih udjela već na dionicama.



Kap. Vicko Šimunković, kom. S/S »Kraljice Marije«.

Dubrovčani su također imali lijep broj dionica. »Sjećam se, govori gospođa Mare, da je pok. Banac, djed gospara Boža Banca, današnjeg direktora Jugoslovenskoga Lloyda,

već pri osnutku društva, kupio stotinu dionica, svaku po 250 forinti. Mi smo imali 50 dionica. Već na prvih 16 dionica dalo nam je društvo jedne godine 1700 forinti. Ta, sama društvena glavnica iznosila je 2,500.000 forinti. U početku su glavni upravitelji bili Dr. Ivan Ivanišević, kap. Božo Morena i kap. Šimo Štuk.

Prva dva društvena broda bila su «Adam» i «Eva». Kako su poslovi išli, tako se i društvo razvijalo, pa je već u nekoliko godina nabavilo 33 jedrenjaka. U Orebiću je doskora podignuto i vlastito brodogradilište, na kome su se gradili novi brodovi. Drveni su se jedrenjaci gradili u Orebiću i Korčuli, ali najviše u Trstu i na Rijeci. Mnogi su dioničari Rijeku pretpostavljali Trstu, jer su brodovi građeni na Rijeci bili u svakom pogledu bolji i čvršći.

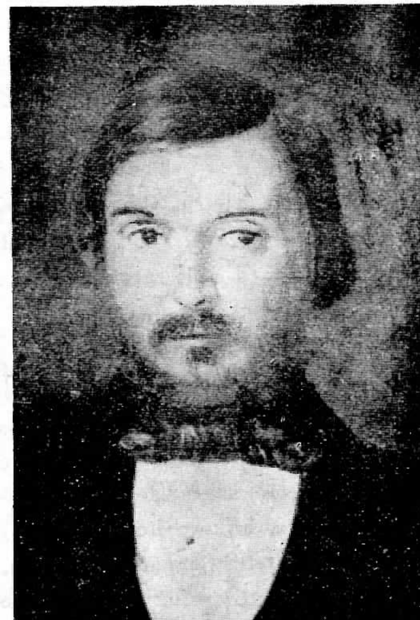
Novi su jedrenjaci nosili imena djece Adama i Eve, i zaista je to za društvo bio dobar talisman. Spominjem se »Seta«, »Enosa«, »Kainana«, »Malalel«, »Jareda«, »Pelega«, »Seruga«, »Noa«, »Izaka«, »Abrahama«, »Rahele«, »Ebera«, »Sare«, »Lee«, »Kama«, »Sema«, »Jafeta«, »Ezava«, »Nahora«, »Tare«, »Arfagsada«, »Matuzela«, »Sella«, »Enoka«.

Posljedni, građeni na Orebiću, bijahu «Ruben» i «Zabulon», te «Jafet II».

Osim jedrenjaka Pelješkog pomorskog društva građeni su u Korčuli i neki brodovi društva Mimbelli kao «Io» i »Panzelinos«. Zanimljiva vam je povijest te pomorske porodice. U početku su plovili kao prosti mornari. Bila su petorica braće Luka, Stipan, Ivan, Matija i Antun. Svi su se rodili u Orebiću od oca Antuna pom. kapetana, a kasnije, kada su se podigli, pošli su živjeti u Livorno i Marianopol. Oni su

znali vrlo dobro svoje iskustvo stečeno na moru primijeniti u svoju korist. Naročito što se tiče trgovanja sa žitom, koje se prenosilo iz Rusije na sve strane svijeta.

Moj mi je pok. otac pripovijedao, da su sva braća bila vrlo okretna. Bijahu rođeni kapetani — trgovci. Kad je izbio



Nikola Župa

rat na Levantu, Luka je prevozio žito iz Rusije brodom «Flori» od kuće Flori (Cvjetković), s kojom je po majci bio u

rodu. Kako je obala bila blokirana, zarobiše ih. Kapetan Luka ne izgubi prisutnosti duha, već dočeka neprijatelja s povikom: «Sam vas je Bog poslao! Spasite nam živote! Naši nas brodovlasnici silom tjeraju da plovimo, a brod je slab i pušta vodu. Ako nas zateče nevrijeme, svi ćemo se potopiti.« Govoreći tako, dao je kap. Luka prostrti sto i postaviti na nj sve moguće vrste jakih i slatkih likera. Pozvao je «spasitelje» da se okrijepe, pa se doskora razvilo veselje i nastalo bratimljenje između ratnika i njihovih zarobljenika.

Kad se spustio mrak, dosjeti se kap. Luka još i boljemu, pa sve napite, koji su došli na brod da ga povedu u sužanjstvo, otpremi na spavanje u — skladište, gdje ih zatvori, a on krene brodom prema vjetru. Odmah sutradan naiđoše na jedan ratni brod svoje države. Podigoše signale, te ih on uzme u zaštitu i preuzme od njih zarobljenike.

Kap. Luka pripovijedao je sam mome pok. ocu, — nastavi gđa Mare — da su svoj teret, žito, tako dobro prodali, da im nije bila potrebna sovrnja od pustih škuda, koje su dobili. To je bio početak njihova bogatstva i pomorskog rada. Od toga doba podiže se trgovačka flota braće Mimbelli velikom brzinom. U kratko vrijeme sagradiše neko 40 jedrenjaka, što barkova, škuna, logera, brikova itd. Od većih i poznatijih bili su: Padre, Madre, Fratelli, Cognate, Madalena, Francisco, Luca, Luka Padre, Stefano, Giovani, Antonio, Meotide, Pulaka, Kalmius, Favorita, Io. Panzalin i Danica.

Po vjerodostojnom pričanju kap. Župe iz Orebića, koji je udajom sestre svoga djeda za Ivana Mimbellija u rodbinskim vezama s porodicom Mimbelli, braća su još svoj uspjeh dugovala bratu svoje majke Stjepanu Flori. On je u Rusiji

stekao veliko bogatstvo trgujući žitom. Taj je ujak i pozvao k sebi svoje nećake, braću Mimbelli, i uputio ih u posao, tako da su oni ubrzo osnovali svoju kuću u Marianopolu na Azovskom Moru.

Braća Mimbelli ostali su u Rusiji neko trideset godina, a kad je trgovina tamo počela malaksavati, preselili su se Ivan i Stipan u Livorno, Luka u Marseille, a Antun u Orebić.

Oko 1880 god. preselio se Antun Mimbelli u Trst i nastavio tamo radom. U to vrijeme cijenili su vrijednost njegova imanja na tri i po milijuna forinti.

Antunov sin Baldo, dolazio bi svake druge godine na ljetovanje u Orebić, pa je kao i otac mu bio dobročinitelj svoga rodnog mjesta.

Antun je svojim novcem pomagao da se u mjestu provede vodovod, a Baldo je sagradio veći dio puta do groblja, u kojemu je podigao krasnu grobnicu, djelo Ivana Rendića. O svom je trošku sagradio zgradu za sud, a pred veliki rat darovao je i jednu kuću za konvikt djece svjetioničara.

Ženidbama došla su braća u rodbinsku vezu s porodicama Župa, Dominković, Kopsić i Šunj, dok su im se sestre udale jedna u kuću Kerše, a druga u kuću Kopsić.

Jednoć siromašni Mimbelli, znali su cijeniti vrijednost novca. Dok su još bili siromašni, kupili bi na obali drvo, što bi ga more naplavilo.

U Trstu se dugo pripovijedalo, kako Mimbellijeva žena prosijava pepeo i prodaje ga u vrećicama za pravljenje lukšije. lukšije.

Kap. je Stjepan Mimbelli, zapovjednik jednoga njegovog broda, javio da je korito strugnulo o dno, tad je on sam zaronio ispod njega, da se uvjeri o šteti, samo da ne plati ronioce, koji su taj posao obavljali.

Jedan potomak Mimbellija, Luka, živi u Livornu kao jugoslovenski podanik. On posjeduje velik dio otoka Krfa.

Da, tako su naši pelješki kapetani znali stjecati i čuvati novac, nastavlja gospođa Mare.

Kap. Nikola Župa, šurjak Ivana Mimbellija, trgovac je u društvu s njima žitom i zapovijedao nekim Mimbellijevim brodovima. Njegovi su pređi bili pomorci i brodovlasnici.

Gradili su svoje brodove: brik «Rataneo» Giuseppe» i «Nicolo» i navu «Giuseppe Sgiuppa».

Nikola je stalno živio na Azovskom Moru, ali je ipak umro u Orebiću u 46. godini života.

Njegovi sinovi Jozo i Matija imali su mnoštvo akcija Pelješkog pomorskog društva i udjele u brodovima: Amor Fraterno, Tare i Fauni Gurić. Matija je svršio nautičku školu na Rijeci, pa je pošao u Marianopol, gdje se oženio i radio na mjestu svog oca sve do potpune likvidacije kuće Mimbelli god. 1887.

Kako su u to vrijeme zapovjednici brodova određivali prevozninu, najbolje svjedoči jedno pismo Nikole Župe kap. Šunji, u kojemu ga savjetuje, da ne preuzimlje u Carigradu tereta ispod 65—70 franaka po toni, nego neka krene za Maltu, pa ne bude li tamo bolje sreće, tada neka radije pođe prazan u Livorno.

I njegov sin Matija piše slično u jednom svom pismu, u kojem kaže, da će radije poći s Malte prazan u Brazil, nego da preveze teret uz nisku prevozninu.

Pa ipak su ti ljudi nalazili posla, davali dobre dividende i stjecali lijepo bogatstvo.

No u to vrijeme bilo je u nas i vrijednih mornara i valjanih kapetana. Još i danas se spominjem — prema očevu pripovijedanju — imena mnogih kapetana čak iz sedamnaestoga stoljeća. Iz toga vremena potječu porodice kap. Tunjice, Marinkovića, Luketa, Breše, Jakovljevića, Ivaniševića i drugih. Svi su se oni proslavili u pomorstvu i mnogo prinijeli razvitku našeg brodarenja.

Najviše su bili iz sela Žukovca, poviše Kućišta, gdje je u ono vrijeme bilo svega šest kuća.

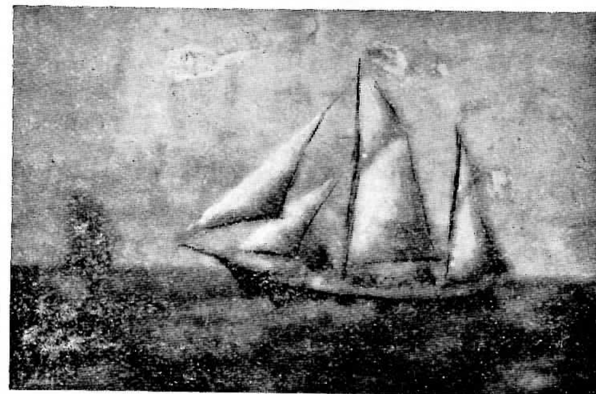
Lijepo se živjelo tada i kod nas se nije poznavala riječ kriza. Kad se moj pok. otac povukao s mora i došao kući, otvorili smo trgovinu na veliko. Ma, što svega nije bilo u našem dućanu! Svega ste mogli naći, štogod biste zamislili. I hrane i robe i gvožđa i drva. Kupovali smo i prodavali na veliko i to sve u ovoj našoj istoj kući u Zamošću, kamo su uz obalu dolazili brodovi i opskrbljivali nas.

Vidjeli ste svuda uz obalu one velike, bijele kamene stupove, uz koje se vezuju brodovi. To su grobni spomenici naših, nekada po cijelom svijetu, poznatih jedrenjaka. Oni su još ostali, da naše potomke sjećaju naše slavne prošlosti i da ih potiču na nove pothvate, nov rad i novo sticanje.»



Grobnica Mimbelli u Orebiću. Djelo Ivana Rendića.

THE CITY OF RAGUSA
GRAD DUBROVNIK



Pomorska prošlost naših primoraca puna je junačkih podviga željezne ustrajnosti i drskog prkosa najstrahovitijim navalama pobješnjelog mora.

O jednom takvom neustrašivom podvigu starog pomorskog kapetana Primorca, sina naše slavne slovinske Atine, republike Sv. Vlaha, ovako priča dubrovčan kap. Aleksandar:

»Početkom godine 1890 krenuli smo dubrovačkim brodom »Emma« iz ruske luke Poti u Crnom Moru za Liverpul. Zapovjednik broda bio je poznati dubrovčanin kapetan Vlaić Pendo.

Prispjevši popodne u Liverpul, morali smo čekati do navečer kad je visoka voda pala da smo mogli ući u dock Victoria.

Sutradan počelo se iskrcavanjem tereta, koji je sastojao od trupaca drva »šimšir« (bosso — kod nas nazvan busus). To je dragocjeno drvo, koje je poticalo iz Perzije, a moralo ga se iskrcavati prije izlaska i poslije zalaza sunca, da ne popuca, jer je takve fine prirode. Rabi se za pravljenje najfinijeg pokućtva i raznih instrumenata, te za sprave točnog mjerenja.

Kao obično, kad brod stigne u luku salijeću jedrenjake bording-majsteri ili njihovi zastupnici te nuđaju razne usluge kapetanu. Ovi posljednji ispitujući mornare nagovaraju ih da stupe drugdje u službu, hvale im druge brodove i obećavaju duga putovanja i dobru plaću. Pošto svaki mornar želi da nađe čim bolji brod i valjanog kapatana, a k tome da putovanje bude što dulje radi prištednje, često su mornari mijenjali brodove. Bila su to vremena, kad su razna putovanja znala trajati po nekoliko mjeseci. Tako bi na koncu putovanja mornar znao poslati kući veću svotu novaca. Ako je bio sam, znao bi se na kraju obilno pozabaviti onako po mornarsku, da se kasnije, kad se ukrca za odlazak, dobro osjeti operušan u džepu.

Lukavi bording-majsteri (vlasnici mornarskih kuća), koji dobro poznaju mornarsku dušu, znaju tako vješto govoriti, tako majstorski nagovarati mornare, da su im mnogi padali na lijepak. Nije samo svrha toga bording-majstera, da nađe mornare za drugi brod, te time zasluži odnosnu proviziju. Oni nastoje, da im mornar, dok se ukrca na drugi brod ostane kod njih na jelu i spavanju, te da mu pusti veći dio svog teško zasluženog truda. Kad tako mornar ostane go i bos, a još k tome i zadužen tada ga vlasnik boding-hausa ukrca bilo gdje, pod uvjetom, da mu kapetan već unapred odbije od plaće učinjeni dug kod bording-majstera. Da se barem donekle stane tome na kraj, engleska je vlada odavna podigla takozvane mornarske kuće («sailors-home»), gdje je čovjek sigurniji. Dakako da imade i među vlasnicima bording-hausa časnih iznimaka. Ljudi su to, koji pošteno prime mornare, daju im savjete i nastoje ići na ruku. To su najbolji prijatelji mornara, koji se u njihovim lokalima osjećaju kao kod kuće, naročito, ako je vlasnik dotičnog «bording-hausa» čovjek njihove krvi.

To je baš slučaj sa našim čovjekom vlasnikom »bording hausa» u Liverpulu, kojega smo svi poznavali pod imenom «Neretvanin». Stariji je to bio gospodin, sa prosijedom bradom, lijepo odjeven, skoro uvijek u crnom odijelu, sa nataknutim cilindrom i zlatnim cvikerom. Govorio je umjereno a poznavao je više jezika. Nije pretjerivao hvalom svojega lokala, jer je njegov lokal uistinu bio sastajalište mornara raznih narodnosti; k tome je bio dobro opskrbljen sa svim što mornaru treba, a sve uz umjerene cijene i poštene uvjete. — U jednu riječ bio je to čovjek, koji nam je služio na čast u Liverpulu.

Kad smo dovršili naš posao na brodu, već prvu večer pođosmo na kraj da se malo pozabavimo — prolumpamo(mornarski rečeno onako kako to mornari znadu. Hodeći u razgovoru i pričanju naiđosmo na hording haus nekog našeg Dalmatinca nad čijim se lokalom svijetlio veliki napis »Trokadero». Uniđosmo u veliki salon Trokadera, plinom rasvjetljen i pun lijepih stolova, a resile su ga sve nakolo po zidovima zastave raznih pomorskih naroda. U sredini bio je veliki biljard, oko kojeg je igralo nekoliko ljudi. Dakako, da smo tu naišli i na krasni red žena tih vječnih pratilica mornara po tuđem svijetu. Čim nas je opazio vlasnik bording-hausa i čuo da govorimo našim jezikom priključi se k nami i pozove nas do stola, gdje je sjedila njegova obitelj, žena i djeca, tri muškarca i tri kćerke. Drugarica našeg Neretvanina bila je mlađa gospođa rodom Engleskinja. Iako su sva djeca rođena u Engleskoj, govorili su dosta dobro našim jezikom. Sam Neretvanin bio je u duši iskren sin svog naroda, upoznao je svoju porodicu sa ljepotama svoje domovine, naročito sunčane Dalmacije, koju je najbolje poznavao i ljubio.

Jedne nas je večeri naš Neretvanin pozabavio pričanjem kako se je kapetan Nikola Primorac godine 1870, sa malom barkom odvažio preploviti ocean. Sretno je prevalio taj put iz Liverpula do New Yorka i natrag, veli Neretvanin, u 94 dana, a za povratak upotrebio je svega 37 dana. Glas se o tom smionom pothvatu kapetana Nikole Primorca, brzo raširio po Liverpulu, te mu pribavio silno divljenje engleskog pomorskog svijeta.

Kapetan Primorac bio je član jednog kapetanskoga kluba u Liverpulu, gdje se često nalazio u društvu iskusnih pomoraca. Tu se znalo raspravljati o raznim pomorskim pitanjima. Govorilo se i o veličini brodova, koji su u ono doba prelazili oceanom. Primorac je tvrdio i dokazivao da bi on sa malom lađicom lako prešao ocean. Od riječi do riječi, došlo je u prisustvu svjedoka do ozbiljne oklade za svotu od 1000 £.

Kad se društvo razišlo već sutradan odvažni kapetan Nikola Primorac dao se na posao. Nabavi čamac dug nešto preko 6 metara, širok 1.83 m a dubok 0.85 m. Napravio mu je krov (palubu), udesio jarbole i jedra, nabavio hidrografske planove, kompas, sekstant, kronometar, i druge potrebite instrumente, zatim hrane, aparat za kuhanje i potrebita odijela

Sa sobom uzme jednog dobrog suputnika, vjernog prijatelja rodom Engleza i svoga vjernoga psa «fundlandera».

Liverpulska i engleska štampa pisala je opširno o ovom namjeravanom putu kapetana Primorca, koji je bio postao junakom dana u čitavoj Engleskoj, naročito u Liverpulu. Svojemu čamcu dao je ime «City od Ragusa», to jest «Grad Dubrovnik». Tadašnji austrijski konzul u Liverpulu, neki Madžar, ne mogavši shvatiti veličinu odluke našega Primorca, nećko se da mu izda potrebite isprave i dozvolu vijanja zastave. To je kapetana Primorca ponukalo da se obrati engleskim vlastima, koje su to jedva dočekale. I tako je jednoga lijepog dana pozdravljen od velikog broja Engleza «City of Ragusa» zajedrila iz Liverpolske luke pod engleskom zastavom širokim oceanom put Amerike. . . . .

Po kapetanovom dnevniku put do Amerike trajao je ravnih 78 dana, Na putu je bilo lijepih, a i ružnih dana. Doživili su i razne oluje. Kad je bijesnila oluja, skidala se jedra i pomagalo se tako zvanom «see-anker», to jest spravom od drva u obliku sektora sa radijumom od jednoga metra. Na okrugloj strani sektora, bilo je prikovano toliko olova, da je sektor mogao stati vertikalno ispod površine morske. Na svakom kraju sektora, bila su pričvršćena tri konopa, a na duljini od sedam do osam metara bila su pričvršćena na jedan konop dugačak 25 do 30 metara, koji je bio privezan za pramac čamcu, tako da bi «City of Ragusa» uvijek dočekivao i cijepao valove svojim pramcem.

Kad su veliki talasi pokrivali i bacali čamac bila su na vrijeme skinuta sva jedra. Dvojica putnika sa vjernim psom uvukli bi se pod palubu. Kad bi oluja minula, izašli bi vani te ponovno rastvorili jedra i određivali pravac lađi. Prigodom jedne takve oluje nastrada im vjerni pas. Bilo je mnogo žalosti za njim. Kao da su izgubili svoga pravog druga.

Pomorske vlasti engleske i amerikanske bile su preporučile svim brodovima koji su u ono vrijeme putovali oceanom, ako vide čamac «City of Ragusa» da mu budu u potrebi

u pomoći, da mu idu u svemu na ruku. Iz dnevnika kapetana Primorca (vidjelo se), da su samo jedan put tražili vode od nekog jedrenjaka. Kap. Primorac također je öabilježio, da je više puta susrećao razne nemani morske, a i manjih riba koje je ulovio za hranu.

Amerikanske novine su pomno pratile putovanje City of Ragusa. Bilježile su sve što bi koji od prispjelih brodova javljao ako je vidio čamac. Sa velikim nestrpljenjem čekao se dolazak smionih putnika.

Napokon, nakon 92 dana burnoga putovanja, eto naše «City of Ragusa» u Njujorku. Bio je to dan sveopćeg veselja u svim pomorskim krugovima. Svi su brodovi vijali odvažnim putnicima zastave, a i njima na čast vijale su se mnoge zastave i na kopnu ovoga svjetskog velegrada. Posvuda se govorilo samo o kapetanu Primorcu i njegovom drugu. Dakako nije se zaboravljalo niti na vjernoga njihovoga pratioca psa koji je postradao u teškoj oluji. Zanimivo je bilo gledati ovaj mali čamac od 6 metara, usidren uz velike prekooceanske brodove u njujorškoj luci, gdje je bio predmet svačije pažnje i divljenja.

Na čast kapetanu Primorcu i njegovom drugu bili su priređeni razni svečani banketi i zabave.

Nakon dvadeset dana boravka u Njujorku, otplovili su naši odvažni putnici natrag put Liverpula. Za povratak upotrebili su samo 37 dana, jer ih je pratilo mnogo bolje vrijeme pogodovna struja i povoljni vjetar sa zapada. I na povratku u Englesku svi su brodovi na putu po oceanu dobili od engleske i amerikanske vlade toplu preporuku neka idu na ruku u svakoj potrebi našoj «City of Ragusa».

Gradjanstvo Liverpula priredilo je našim putnicima veličanstveni doček. Dolazak malenog čamca «City of Ragusa» javljali su mnogi parobrodi semafori, i o njemu su opširno pisale engleske novine. Ususret su mu otišla dva najveća tadašnja remorkera grada Liverpula, krcata svjetom, sa glazbama i zastavama.

Svi su se u Engleskoj natjecali tko prvi da čestita odvažnim putnicima. Naročito je bila topla čestitka, koju je upravila tadašnja kraljica Viktorija. Ona je bogato nagradila kapetana Nikolu Primorca i njegovog druga Engleza.

Čamac «City of Ragusa» izvučen iz mora i bio neko vrijeme izložen. Grad je dolazio uz ulaznice, da vidi ovo čudovište od čamca.

Čisti prihod upotrebilo se za siromašne mornare.

Po pričanju našega Neretvanina, kapetan Nikola Primorac j umro oko šest mjeseci prije našega dolaska u Liverpul, dakle sredinom godine 1889. Čamac je bio kasnije spremnjen u jednoj kući u blizini Central Station, gdje sam ga i išao gledati. Engleska vlada bila je dala u znak zahvalnosti našemu kapetanu Primorcu pravo na prodavaonu duhana i ostalih mornarskih potrebština. Dotične prostorije, u kojima je imao taj svoj lokal, bile su oličene zelenom bojom, nedaleko «Trocadera».

Kad smo jedne godine opet stigli u liverpulsku luku doznali smo, da je «Trocadero» zatvoren.

Tražili smo našeg dobrog zemljaka Neretvanina ali nam nije pošlo za rukom da otkrijemo bar njegov stan i da ga radosno pozdravimo. Zameo nam se svaki trag.

POPIS JEDRENJAKA

Neki brodovi Pelješko-brodarskog društva braće Kovačevića u Rusiji, sa sijelom u Marianopolu.

ELENA KOVAČEVIĆ — B. n. 441 t., gr. na Rijeci god. 1860, kap. Kovačević Mato;

ANETA KOVAČEVIĆ — B. kap. iz Vignja;

KLARISSA — B.

FRANC KOVAČEVIĆ — N. n. 659 t., g. na Rijeci god. 1869, kap. Lazarević Marko;

STJEPAN KOVAČEVIĆ — Bk. n. 466 t., g. na Pomalu kod Rijeke god. 1872, kap. Jakovljević Liborio;

VIKTOR KOVAČEVIĆ.

RAZNI OSTALI JEDRENJACI, KOJI SE SPOMINJU U OVOJ KNJIZI

ANGELA CAMILLA — N. n. 1075 t., g. u Trstu god. 1845/6, komandant Drušković;

ADRASTEO — BK. n. 382 t., g. u Kopodistriji god. 1867, vlasnik Krstelj Luka iz Kućišta, z. Sepić Srećko;

KOLOMBO — n. 220 t., g. na Korčuli god. 1745, vlasnik Luka Kovačević;

KLEOPATRA — N. n. 1075 t., g. u Trstu god. 1845/6, z. Drušković, vlasnik Strudthoff iz Trsta. Pelješčani su imali takodjer interesa u ovom brodu.

KATARINA ŠTUK — BR. n. 469 t., gr. na Rijeci 1862/3, z. i vlasnik Štuk Šime iz Orebića;

ČASNI — B. S. n. 98 t., g. na Rijeci god. 1844, vlasnik i kap. Bijelić iz Kućišta na Pelješcu;

NUOVA SORTE — zap. Stjepan Andričević;

NOVI ČASNI (HDRP) — B. S. n. 251 t., g. na Rijeci god. 1870, z. Suhor Ivan. — Vlasnici: Bijelić Ivan, Josip i Frana ud. pok. Stipana i djeca maloljetna: Kata, Miše, Ivan i Marija;

DRINA — B. n. 449 t., g. u Sunderlandu god. 1860. Vlasnik i zap. Kosović Toma iz Dubrovnika;

DESETI DUBROVAČKI — BK. n. 805 t., g. u Gružu god. 1873. Vlasnik: Dubrovačko društvo. Zap. Drobac Pavo;
ANTON MIMBELI — B. nosivost 538 t. građen u Trstu god. 1870 zapovjednik Ostojić Stijepo;
COGNATE
CALMIUS — N. n. 563 t., g. na Rijeci god. 1840 z. Sunji Ivan;
DILETTA MIMBELLI — N. n. 610 t., g. na Rijeci god. 1847;
DANICA
FRANCESCO LUKA — N. n. 439 t., g. na Rijeci god. 1851, z. Ivanišević Miše;
FRATELLI MIMBELLI — N. n. 757 t., g. na Pećinama god. 1854, z. Mimbelli Antun;
FLORI — N. n. 379 t., g. na Rijeci god. 1832, z. Bijelić Ivan;
FORTUNATA MIMBELLI — N. n. 504 t., g. na Rijeci god. 1838;
FAVORITA MIMBELLI — N. n. 543 t., g. na Rijeci god. 1845, z. Kovačević F.;
IDA MAGIORE — Bo. n. 160 t., g. na Korčuli god. 1863, z. Kordić Ivo;
IO — građen na Korčuli;
GIOVANNI
LUKA PADRE
MEOTIDE — N. n. 500 t., g. na Korčuli g. 1838, z. Breša N.;
MADRE MIMBELLI — N. n. 674 t., g. na Korčuli god. 1874, z. Župa Nikola;
MADALENA MIMBELLI — BR. n. 422 t., g. na Korčuli god. 1874, z. Štuk Rafo;
PADRE FIGLI — BR. n. 422 t., g. na Korčuli god. 1874, z. Štuk Rafo;
PADRE MIMBELLI — BR. n. 683 t., g. na Korčuli god. 1848, z. Morena N.;
PADRE STEFANO — BR. n. 467 t., g. u Sv, Roku-Trst god. 1862, z. Vodopić Nikola;
PAUSELINOS — B. n. 377 t., g. u Mlecima god. 1827, z. Tunjica N.;

PULACA
ZVIJEZDA MIMBELLI — B. n. 470 t., g. u Trstu god. 1862, z. Dobrilović Gjuro.
ELMSTON — B. n. 1100 t., g. u Sunderlandu god. 1862. Vlasnik Toma Kosović;
FAMA —
FORMOSA —
JOSIP ŽUPA — N. n. 418 t., g. u Livornu god. 1857, vlasnik Morena-Natale-Orebić, Pelješac;
GIUSEPPE —
GENERAL GAPKOV —
HEREDURA — vlasnici Lošinjani;
HAM —
HRABREN (HKNL) — B. n. 502 t., g. na Rijeci god. 1869. Vlasnici Fisković-Mimbelli, Orebić Marsilja, z. Fisković Mato;
IDA (HKPR) — S. BK. n. 354 t., g. u Servoli kod Trsta god. 1856, vlasnik Bielić-Strudthoff, z. Krilić Luka;
IDA — n. 440 t., g. u Trstu, vlasnik Seravello iz Trsta;
IVAN EX ESAN — kupljen od Pelješkog društva po kući Bielić iz Kućišta. — Vidi pod Esan: Pregled jedrenjaka Pom. Pelj. Druš. Orebić;
JOSIP — B. n. 596 t., g. u Ponsalu kod Rijeke god. 1878, vlasnici: Bijelić-Kosović sa Pelješca. Zap. Bielić Miše.
MRAV — Bo. n. 214 t., g. na Korčuli god. 1855, vlasnici Bijelić-Kerša sa Pelješca;
MADRE MARIA — Ba. n. 448 t., g. na Rijeci god. 1870, vlasnici Bielić- Kovačević-Štuk iz Kućišta;
MICHIELE (HNCR) — Bk. n. 516 t., g. na Korčuli god. 1857, vlasnici Bielić, Kosović sa Pelješca, z. Suhor Ivan;
NIKOLA DESPOT (HPBC) — Bk. n. 348 t., g. u Sv. Roku kod Trsta god. 1860, vlasnici Despot-Sunji sa Pelješca. Zap. Kola Antun;
NICOLO —
MALI IVO (HMDK) — Bo. n. 334 t., g. u Gružu god. 1849.

Vlasnici: Vuletić, Bačić, Biele, Dubrovnik. Zap. Drobac Pavo. Pretrpio brodolom kod Dedeagača 22 II 1874;

NUOVA FAMA (HPGB) — Bk. n. 412 t., g. na Rijeci god. 1865. Vlasnici: Kovačević, Bačić, Andričević. Zap. Gabela Ivan, Suzanić Frano;

NOVA HARNOST (HPFB) — B. S. n. 128 t., g. na Servoli kod Trsta god. 1864. Vlasnik Niko Svilokos iz Dubrovnika. Zap. Poković Baldo, Svilokos Vlaho;

PADRE STEFANO (HPSJ) — Bk. n. 371 t., g. na Sv. Roko kod Trsta god. 1863. Vlasnici: Fisković, Ivanišević, Orebić iz Orebića. Zap. kapetan Krelić Luka;

RUMA (HFBR) — Bo. n. 425 t., g. na Korčuli god. 1867. Vlasnik: Benja Henrik, Rijeka. Zap. Josip Kosović;

PELJEŠAC (HPTW) — n. 444 t., g. na Ponsalu kod Rijeke

SABIONCELLO (HQWB) — Bk. n. 472 t., g. na Sv. Roko kod Trsta god. 1866. Vlasnici: Bielić, Matković, Strudthoff, Orebić, Trst. Zap. kap. Piskulić Rafo;

STILICONE (HRSP) — Bk. n. 498 t., u Pećinama kod Sušaka god. 1863. Vlasnik: Kosulić, Rijeka. Zap. kap. Vranić Kuzma;

STIPAN — Bk. n. 1700 t., g. u Sunderlandu. Vlasnik kuća Bijelić iz Kućišta na pol. Pelješcu;

SV. KRIŽ (HSBC) — Bo. n. 303 t., g. u Bakru god. 1865. Vlasnik: Kopaitić Sigismund. Zap. Marokin Frane;

SUNCE (HRTW) — B. S. n. 238 t., g. na Korčuli god. 1869.

SRBIJA — Loger. Vlasnik: Milinović, Boka Kotorska;

VIGANJ (HOBN) — Bk. n. 519 t., g. na Rijeci 1870 god. Vlasnici Kovačević, Luketa, Orebić;

VESTA (HTJB) — Bk. n. 384 t., g. na Rijeci 1867 god. Vlasnici Milošević Đuro iz Dobrote. Kap. Milošević Đuro, Bronzan Ivo;

VENOGE — P. n. 361 t., g. na Sušaku god. 1840. Vlasnik: Kerša-Orebić. Zap. kap. Fisković;

VICENCA — Bk. n. 751 t., g. na Rijeci god. 1868. Vlasnici: Kovačević-Bačić. Zap. kap. Bašić Petar.